TYGODNIK • 12. 06. 1977

CENA 3 ZŁ

24 1353 SKRZYDLATA POLSKA

XXII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W LESZNIE

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie rozpoczęły się 29 maja XXII Szybowcowe Mistrzostwa Polski. W obydwu klasach, otwartej i standard, startuje ogółem 49 zawodników, w tym 7 kobiet (tylko w klasie standard). W tej liczbie mieszczą się również szybownicy zagraniczni: dwaj Węgrzy, startujący w klasie otwartej i czterej Francuzi, latający na przemian na dwóch „Jantarach" w klasie standard. Wszyscy zawodnicy startują na szybowcach polskiej konstrukcji „Jantar-1", „Jantar Standard" i „Cobra-15".

Otwarcia mistrzostw dokonał szef wyszkolenia Aeroklubu PRL płk dypl. pil. **Ryszard Grundman.**

Tego samego dnia rozegrano pierwszą konkurencję. Dla klasy otwartej był to przelot po trasie trójkąta Leszno–Zielona Góra–Lubin–Leszno, a następnie – bez lądowania – przelot docelowo-powrotny Leszno–Zielona Góra–Leszno, o łącznej długości 356,83 km. W klasie standard rozegrano przelot po trasie trójkąta Leszno–Zielona Góra–Lubin–Leszno długości 206,43 km.

W klasie otwartej zwyciężył **Stanisław Witek** (Wrocław), przed **Stanisławem Klukiem** (Stalowa Wola) i **Stanisławem Zientkiem** (Bielsko-Biała). W klasie standard pierwsze miejsce zajął **Jan Pisarkiewicz** (Łódź), przed **Gilbertem Bouteille** (Francja) i **Wiktorem Sznurowskim** (Warszawa).

31 maja rozegrano II konkurencję. W klasie otwartej – prędkościowy przelot docelowo-powrotny na trasie Leszno–Barlinek–Leszno, długości 311 km. W klasie standard rozegrano prędkościowy przelot docelowo-powrotny na trasie Leszno–Przytoczna–Leszno, długości 201 km.

Zwycięzcą klasy otwartej został **Julian Ziobro** (Krosno), który w przelocie 300-kilometrowym uzyskał prędkość 122,7 km/h. Jest to wynik lepszy od dotychczasowego rekordu Polski. Drugie miejsce zajął **Franciszek Kępka** (Bielsko-Biała), a trzecie – **Henryk Poźniak** (Stalowa Wola).

W klasie standard zwyciężyli ex aequo: **Wiktor Sznurowski** (Warszawa) i **Henryk Tobola** (Słupsk); na drugim miejscu uplasowali się również razem – **Eligiusz Wawrzyniak** (Lubin) i **Michał Krawczyk** (Rybnik).

Dalsze informacje z XXII mistrzostw w następnym numerze.

NIEDZIELNE REJSY SAMOLOTÓW LOTU

PLL LOT uruchomiły 5 czerwca niedzielną komunikację lotniczą na liniach krajowych. Samoloty LOTU obsługują w niedziele linie łączące Warszawę z Gdańskiem (4 rejsy), Koszalinem (2 rejsy), Krakowem (3 rejsy), ze Szczecinem i Wrocławiem (po 2 rejsy) oraz ze Słupskiem i Rzeszowem (po 1 rejsie). Ponadto na okres letni, od 4 czerwca do 28 sierpnia, jest w każdą sobotę dodatkowy rejs ze Słupska do Warszawy, a w niedzielę – z Warszawy do Słupska. Również Wrocław ma w każdą niedzielę, od 12 czerwca do 28 sierpnia, dodatkowe połączenie lotnicze z Warszawą.

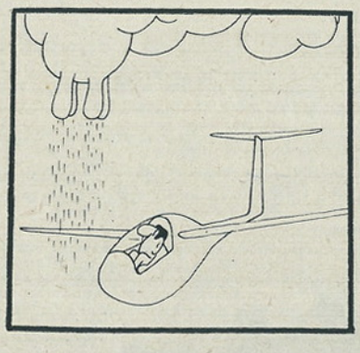
WYSTAWA FOTOGRAFII WOJENNEJ NA WOLI

W Galerii Wola, w warszawskim Klubie Międzynarodowej Prasy i Książki przy ulicy Wolskiej 44, czynna była w maju wystawa fotografii wojennej Jerzego Tomaszewskiego „Warszawa 1944–1945". Eksponowano na niej kilkadziesiąt fotogramów spośród 600 zdjęć obrazujących sceny z życia walczącej stolicy, odzyskanych po 33 latach od Powstania Warszawskiego. Są wśród nich także unikalne, nigdzie dotąd nie publikowane fotografie, ukazujące przyjmowanie przez powstańców zrzutów powietrznych broni i amunicji w śródmieściu Warszawy. Wystawa spotkała się z dużym zainteresowaniem.

KURS DLA PILOTÓW I NAWIGATORÓW LOTU

Zainteresowanych informujemy, że PLL LOT ogłosiły rekrutację na kurs dla pilotów i nawigatorów. Wiek 25–30 lat. Kurs pilotów rozpoczyna się w lipcu, dla nawigatorów – we wrześniu. Warunki niezbędne: licencja zawodowa i minimum 200 godzin wylatanych na samolotach. Wszelkich informacji udziela Dział Kadr i Szkolenia PLL LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, tel. 46-12-51. Zgłoszenia przyjmowane są do 15 czerwca 1977 r.

Rys. W. Fuglewicz



10 REKORD ŚWIATA ADELI DANKOWSKIEJ

Czołowa polska pilotka, ADELA DANKOWSKA z Aeroklubu Leszczyńskiego, ustanowiła 26 maja br. nowy międzynarodowy rekord szybowcowy. Na dwumiejscowym szybowcu „Halny", wraz z pasażerką EWĄ JAGIEŁŁO, uzyskała ona w przelocie docelowo-powrotnym na trasie Leszno–Jakubowo k. Prabut–Leszno – odległość 580 km. Przelot trwał 8 godzin i 36 minut. Tym samym Dankowska pobiła oficjalny rekord międzynarodowy w klasie kobiet, kategorii II (szybowce wielomiejscowe), należący do włoskiej szybowniczki ADELI ORSI i wynoszący 546 km.

Jest to z kolei już dziesiąty międzynarodowy rekord szybowcowy Dankowskiej, a drugi w roku bieżącym (pierwszy, jak wiadomo, ustanowiła 19 kwietnia br. w przelocie otwartym – 850 km, na szybowcu „Jantar-2").

Nasze gratulacje dla rekordzistki.

Tego samego dnia również JULIAN ZIOBRO zamierzał wykonać z Leszna przelot po trasie trójkąta o obwodzie 800 km. Nagłe pogorszenie się warunków atmosferycznych nie pozwoliło jednak pilotowi osiągnąć celu.

Zdjęcie: B. Koszewski

W SKRÓCIE

● **Wojewódzki** Związek Kółek Rolniczych w Nowym Sączu zwrócił się do przedsiębiorstwa usług lotniczych z propozycją zbadania możliwości zastosowania samolotów do wysiewu nawozów mineralnych i środków chemicznej ochrony roślin w rejonach górskich.

● **W Aeroklubie** Mieleckim powstała sekcja lotniowa, której członkowie budują lotnie i mają już za sobą pierwsze starty.

● **W I kwartale br.** pracownicy WSK „PZL-Mielec" zgłosili ogółem 271 projektów racjonalizatorskich, z których 151 zostosowano w produkcji.

WYDAWNICTWO MON

RYSZARD GRUNDMAN – **„SMUGI NA NIEBIE"**. Wydawnictwo MON – 1977. Barwnie napisane wspomnienia współczesne znanego pilota wojskowego. Str. 428, cena 40 zł.

KAZIMIERZ WIERZBICKI – **„ROSŁY NAM SKRZYDŁA"**. Wydawnictwo MON – 1977. Wspomnienia z lat 1944–1948 ze szkolenia w radzieckich szkołach lotniczych i służby w LLP po powrocie do kraju. Str. 216, cena 25 zł.

ZMARŁA

Instr. pil. **ANNA PRZYBYŁA-KACZYŃSKA**, instruktor lotniczy w Aeroklubie Piotrkowskim, a uprzednio w Aeroklubie Łódzkim, którego była wychowanką. Zmarła w wyniku obrażeń po tragicznym wypadku w locie szkoleniowym z uczniem na samolocie Zlin-42.

PIĘKNA MINIATURA ODZNAKI PILOTA POLSKIEGO

W jednym z poprzednich numerów zaniepokoił się mój kolega po piórze. Obserwator, piszący swe felietony w naszej „Skrzydlatej" (Zachwyty i niepokoje), że piękna odznaka polskiego pilota wojskowego noszona jest w miniaturze przez pilotów sportowych, a często wręcz przez osoby nie mające nie tylko nic wspólnego z lotnictwem wojskowym, ale także z lotnictwem cywilnym.

Przyznam się, że nie podzielam w pełni poglądu Obserwatora w tej sprawie. Zgoda tylko co do jednego: Nie powinni jej nosić osobnicy nie będącymi pilotami samolotowymi. Zdaje mi się też, że Obserwator przesadza z tymi młodymi ludźmi, wypinającymi pierś z odznaką pilota wojskowego, paradującymi po ulicy, przesiadującymi w kawiarni i opowiadającymi mało prawdopodobne przygody lotnicze. Cóż, nie będę oponował, być może bywają takie pojedyncze przypadki, ale nie ma bynajmniej powodu, aby zjawisko uogólniać, ponieważ nie są to sytuacje powszechne. Obserwator postuluje również aby członkowie Klubu Seniorów Lotnictwa prowadzili pracę uświadamiającą wśród młodych ludzi noszących miniaturę tej odznaki. Jak mają to robić? — tego felietonista bliżej nie określa.

Spróbujmy spojrzeć nieco szerzej na sprawę noszenia miniaturowej odznaki, albowiem — jak mi się wydaje — jest to wieloletnie już zjawisko mieszczące się w sferze naszych obyczajów lotniczych. Odznaka pilota wojskowego — stylizowany orzeł z wieńcem laurowym trzymanym w dziobie, projektu artysty rzeźbiarza Władysława Gruberskiego z 1919 r. — jest, co się słusznie podkreśla, jedną z najpiękniejszych na świecie. Jest przy tym tak bardzo polska w formie, że przez blisko 60 lat jej istnienia stała się po prostu ewidentnym symbolem lotnika polskiego — wojskowego i... cywilnego. Była zawsze cenna i bliska każdemu polskiemu lotnikowi.

Trudno właściwie ustalić, kto zaczął wyrabiać miniatury odznaki? Najprawdopodobniej robił je znany warszawski artysta sztuki grawerskiej — Władysław Miecznik, twórca miniatury Pomnika Lotnika. Najpierw miniaturę odznaki nosili po cywilnemu, jeszcze przed wojną, piloci wojskowi, potem piloci — rezerwiści którzy byli pilotami sportowymi. Noszenie miniatury upowszechniło się bardziej po wyzwoleniu. Widniała ona w klapie pilotów-weteranów walk z faszyzmem pilotów cywilnych walczących z wrogiem w podziemiu. Z czasem przypinali ją sobie także nowo wyszkoleni piloci sportowi — bo nie mieli żadnej innej i nie mają zresztą takiej do dziś. Nie normował tego żaden akt prawny, ani żadne zarządzenie. Po prostu — przyjęła się taka tradycja w naszym lotnictwie. Od czasu do czasu odzywały się głosy protestu. Jedni byli za, drudzy przeciw. Życie toczyło się jednak dalej, a zwyczaj noszenia miniatury odznaki przez pilotów wojskowych i cywilnych wrastał coraz bardziej w nasze obyczaje lotnicze.

Czy to źle? Nie sądzę. Można, oczywiście, długo i żarliwie na ten temat dyskutować, bo sprawa jest na pewno dyskusyjna, ale tej tradycji nie da się już chyba zmienić. Przeciwnie, wszystko wskazuje na to, że miniatura odznaki polskiego pilota wojskowego utrwaliła się na dobre w zapleczu lotnictwa wojskowego, wszak stała się również głównym motywem aeroklubowej odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

Warto sobie wyjaśnić, że niedopuszczalne jest noszenie przez lotników cywilnych oryginalnej odznaki pilota czy obserwatora wojskowego, jako prawnie zastrzeżonej odznaki personelu latającego naszych Powietrznych Sił Zbrojnych. Ale tego przecież nikt nie robi. Miniatura tej odznaki ma natomiast znaczenie bardziej uczuciowe, powiedziałbym nawet — patriotyczne i zarazem integrujące wszystkich polskich lotników, których stylizowany orzeł z wieńcem laurowym łączy we wspólnej, zaangażowanej pracy dla polskich skrzydeł.

Proszę zwrócić uwagę na fakt, że głównym motywem naszych odznak aeroklubowych jest szachownica — znak polskiego lotnictwa wojskowego. Jakoś nikt nigdy nie protestował przeciwko temu. Przeciwnie, jest to sprawa uznana, symbol trwałych związków lotnictwa wojskowego z jego zapleczem — lotnictwem sportowym.

Wojska Lotnicze są w naszym państwie głównym rodzajem lotnictwa. Tworzą one tradycje — ceremoniały i obyczaje lotnicze, które przenikają i utrwalają się, nieraz w zmodyfikowanej formie, na zapleczu — w lotnictwie cywilnym. Wychodząc z tego punktu widzenia, sądzę, należałoby tłumaczyć przyjęcie się miniatury odznaki pilota wojskowego w naszym życiu lotniczym. Czy uda się ten zwyczaj objąć jakimiś nakazami czy zarządzeniami? Nie jestem pewien.

Warto by może podjąć próbę zebrania i spisania wszystkiego tego, co życie utrwaliło nam już w codziennych tradycjach i obyczajach lotniczych. Na początek przynajmniej w lotnictwie sportowym. A znaleźć się powinno w takim opracowaniu wszystko to, co dotyczy m.in. nadawania i noszenia odznak.

Póki co, trzeba by się jednak energicznie zabrać do ustalenia i wprowadzenia odznaki sportowego pilota samolotowego, a być może nie będzie wtedy nieporozumień z noszeniem miniatury pięknej odznaki polskiego pilota wojskowego.

Ikarus

z lotu po świecie

■ Bogate plony związane są m. in. z dobrą organizacją pracy a przede wszystkim z mechanizacją i odpowiednim wykorzystaniem sprzętu agrolotniczego. Oto kilka przykładów, zaczerpniętych z doświadczeń rolnictwa radzieckiego. Przy dwuzmianowej eksploatacji jednego tylko samolotu An-2 można w ciągu dnia rozrzucić 30—40 ton nawozów mineralnych na powierzchni 250—400 ha. Co te liczby oznaczają, świadczy porównanie z naziemnymi, tradycyjnymi urządzeniami: 12—19 ludzi musiałoby pracować prawie 20 dni, aby rozsypać nawóz w podanej wyżej ilości na wskazanym obszarze. Szczególnie cenna jest pomoc agrolotników przy ochronie roślin przed szkodnikami. Jeden An-2 zastępuje 20—25 opryskiwaczy, umieszczonych w ciągnikach. Jak wynika z doświadczeń rolników Krasnodaru, średnio licząc w ciągu sezonu letniego na jeden samolot An-2 przypada 10,5 tys. ha, które poddawane są zabiegom agrolotniczym z powietrza. Natomiast na opryskiwacz ciągnikowy przypada tylko 500 ha, a zatem 20-krotnie mniej. Specjaliści radzieccy stwierdzają, że dzięki zastosowaniu samolotów rolniczych zwiększone zostały plony ziarna o 2—3 centnary z hektara. Dzięki ochronie roślin z powietrza przy użyciu samolotów i śmigłowców (Mi-2 i Ka-26) uzyskuje się oszczędności sięgające rocznie 1,5—1,7 mld rubli (dane dla RFSRR). W roku ubiegłym na obszarze Rosyjskiej Federacyjnej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej pracowało 621 samolotów An-2 i 40 śmigłowców, maszyn przeznaczonych wyłącznie dla potrzeb rolnictwa. Obsłużyły one powierzchnię ok. 40 mln ha.

■ Od kilku lat redakcja nasza otrzymuje radziecką gazetę „Sowietskij Patriot". Z pisma tego korzystamy zamieszczając m. in. aktualne informacje z życia sportowców lotniczych ZSRR. Gazeta jest organem Centralnego Komitetu DOSAAF ZSRR i akurat w roku bieżącym obchodzi 50-lecie swej działalności. Pierwszy numer (noszący wówczas nazwę „Na straży") ukazał się 10 maja 1927 r. Z okazji pięknego jubileuszu składamy na ręce redaktora naczelnego N. G. Biełousowa dla całego zespołu najserdeczniejsze życzenia pomyślności w dalszej pracy.

■ W pierwszych wszechzwiązkowych zawodach spadochronowych w wieloboju, które odbyły się na początku roku bieżącego w Moskwie, udział wzięło 58 sportowców. Zawody poświęcone były 50-leciu DOSAAF. Zawodnicy, zgodnie z regulaminem, startowali w 5 konkurencjach włączając strzelanie, pływanie i jazdę na łyżwach (5 km mężczyźni i 3 km kobiety). Wiek zawodników nie mógł przekraczać 25 lat. Mistrzowski tytuł uzyskał w grupie mężczyzn Aleksander Lewczik (Białoruś) — 195 pkt. (na 200 możliwych), a w grupie kobiet mistrzynią została Ludmiła Szczerbakowa — 194 pkt. Niestety, na skutek złej pogody nie udało się rozegrać konkurencji spadochronowych, a więc skoków indywidualnych i zespołowych na celność lądowania. Tym niemniej uzyskano interesujące doświadczenie z dobrego przygotowania sportowców-spadochroniarzy w innych, również trudnych dyscyplinach.

■ W majowym numerze miesięcznika „Krylia Rodiny" znajduje się m. in. ciekawy artykuł o radzieckiej szkole spadochronowej. Napisał go P. Storczienko, zasłużony mistrz sportu i zasłużony trener ZSRR. W ciągu 47 lat — pisze sławny spadochroniarz — w Związku Radzieckim tytuły mistrzów sportu uzyskało 3 150 skoczków spadochronowych, 44 zdobyło tytuły mistrzów klasy międzynarodowej, 55 tytuły zasłużonego mistrza sportu, a 8 przyznano tytuły zasłużonego trenera ZSRR. Pierwsze skoki, wykonane w Woroneżu w roku 1930 prowadzone pod kierownictwem G. Minowa, zapoczątkowały masowy rozwój sportu spadochronowego w ZSRR.

■ Prasa francuska informuje o prowadzonych negocjacjach przemysłowców Francji w Malazji. Chodzi o ewentualne utworzenie w Singapurze filii zakładów Aerospatiale, które prowadziłyby obsługę śmigłowców tej wytwórni, użytkowanych na obszarze południowo-wschodniej Azji.

■ Chiny udzieliły wiz wjazdowych 210 pasażerom, turystom z Francji. Odbędą oni podróż powietrzną na pokładzie dwóch samolotów Air France w dniach 14—28 czerwca, zwiedzając Pekin, Szanghaj, Kanton i Hong-Kong.

MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT LOTNICZY KRAJÓW RWPG W ROKU 1976

Rok ubiegły zaznaczył się w krajach RWPG dużymi osiągnięciami w rozwoju sieci linii lotniczych. Samoloty przedsiębiorstw przewozu lotniczego krajów naszej wspólnoty rozpoczęły regularne loty do 10 nowych krajów, zwiększając liczbę państw objętych siecią międzynarodowych linii do 89. Obecnie nasze samoloty docierają do 27 krajów Europy, 30 Afryki, 22 Azji, 8 Ameryki Południowej i Środkowej oraz 2 Ameryki Północnej. Zawarto 45 nowych międzynarodowych umów o komunikacji lotniczej, otwarto 14 nowych linii (m. in. z Polski do Kanady).

W roku 1976 nastąpił duży wzrost w przewozach towarowych. W porównaniu z rokiem 1975 zwiększyły się one o 30,2%. Ogólna praca przewozowa wzrosła o 2,7%. W sumie samoloty krajów RWPG przewiozły w roku ubiegłym 6,7 mln pasażerów z przeciętną odległością przewozową 2 265 km oraz 160 tys. ton ładunków na odległość 3 207 km. Ogólna praca przewozowa osiągnęła 1 846 mln tonokilometrów. Stosunkowo niewielki wzrost ogólnej pracy przewozowej spowodowany został znacznym (ok. 400 tys.) zmniejszeniem się liczby pasażerów przewożonych w sezonowych lotach nieregularnych nad Morze Czarne. Wpłynęły na to ograniczenia dewizowe w krajach zachodnich. W związku z tym bardzo wysoki dotychczas udział przewozów nieregularnych w ogólnej pracy przewozowej zmniejszył się do 26%.

Osiągnięcia poszczególnych krajów były w roku ubiegłym bardzo zróżnicowane. Wzrost pracy przewozowej osiągnęły: Rumunia — o 13,1% (przy spadku przewozów pasażerskich i dużym wzroście towarowych), Polska — o 9,7% i Związek Radziecki — o 5,3%. NRD, Kuba i Mongolia zachowały stan z roku poprzedzającego, a Czechosłowacja, Bułgaria i Węgry wykazały znaczny spadek.

Skutkiem tych nierówności zmienił się znacznie udział poszczególnych krajów w ogólnych wynikach przewozowych krajów RWPG oraz kolejność miejsc w ogólnej klasyfikacji. Według pracy przewozowej w tkm, udział ten w roku 1976 wynosił (w nawiasie — rok 1975): Bułgaria — 11,0% (12,3%), Czechosłowacja — 7,9% (8,9), Kuba — 2,6% (2,7), Mongolia — 0,1% (0,1), NRD — 8,4% (8,5), Polska — 8,2% (7,7), Rumunia — 11,7% (10,6), Węgry — 3,6% (3,8), ZSRR — 46,5% (45,4). Pod względem ogólnej wielkości pracy przewozowej Polska zajmuje obecnie wśród krajów RWPG miejsce piąte, po Związku Radzieckim, Rumunii, Bułgarii i NRD, a przed Czechosłowacją, Węgrami, Kubą i Mongolią. W przewozach osobowych — miejsce czwarte, wyprzedzając także Rumunię. W przewozach regularnych do krajów nieczłonkowskich — miejsce drugie, po Związku Radzieckim. (o)

kosmonautyka

Najważniejszym wydarzeniem ostatnich tygodni było podpisanie 18 maja br. radziecko-amerykańskiego porozumienia o współpracy w badaniach przestrzeni kosmicznej w celach pokojowych. Historyczny dokument podpisali: minister Spraw Zagranicznych ZSRR Andriej Gromyko i sekretarz stanu USA Cyrus Vance. Dokument ten zastępuje porozumienie podpisane w 1972 roku i przewiduje, że oba kraje będą kontynuowały i rozwijały współpracę teoretyczną i praktyczną w następujących dziedzinach badań kosmicznych: meteorologii, badaniach środowiska naturalnego, okołoziemskiej przestrzeni kosmicznej, badaniach Księżyca i planet, a także w zakresie biologii i medycyny kosmicznej oraz satelitarnej aparatury poszukiwawczo-ratunkowej. Podpisane porozumienie weszło w życie 24 maja br., to jest po wygaśnięciu poprzedniego porozumienia i będzie obowiązywało pięć lat. Może być zmienione i przedłużone za zgodą obu państw. Jednym słowem — zapoczątkowana przed laty współpraca, której wynikiem był między innymi wspólny lot orbitalny Sojuz-Apollo, będzie kontynuowana i, jak wynika z podpisanego porozumienia, rozszerzana.

Nie sprawdziły się prognozy tak zwanych dobrze poinformowanych agencji prasowych, które wymieniały nazwiska ewentualnych kandydatów na objęcie stanowiska szefa NASA. Prezydent USA w końcu maja mianował Roberta Froscha nowym szefem NASA na miejsce dotychczasowego kierownika Jamesa Fletchera.

Piątego i siedemnastego maja na orbity okołoziemskie wprowadzono dwa nowe satelity radzieckie Kosmos-907 i 908.

Niepowodzenie przy starcie zachodnioeuropejskiego satelity geostacjonarnego Geos sprawia dużo kłopotów kierownictwu programu badawczego. Satelita ten, jak już informowaliśmy, nie osiągnął przewidzianego apogeum. Przyczyną była niesprawność, wynikła podczas oddzielania się stopnia drugiego i trzeciego amerykańskiej rakiety nośnej McDonnell-Douglas Delta 2914. Satelita Geos (F-1) o masie 573 kg nie doznał najmniejszego uszczerbku i funkcjonuje sprawnie, tyle tylko, że nie wypełni programu badawczego zaplanowanego dla obiektu geostacjonarnego. Geos zbudowany został wspólnym wysiłkiem następujących wytwórni: CGE-Fiar i Montedel (Włochy) Contraves (Szwajcaria), SEP i Thomson CSF (Francja), Sener (Hiszpania) i BAC (W. Brytania). Satelita przeznaczony był do pomiarów i badań w magnetosferze w związku z międzynarodowym, szeroko zakrojonym trzyletnim programem, w którym uczestniczyć będą obiekty kosmiczne wysłane zarówno z USA jak ZSRR i Japonii oraz rakiety sondażowe, balony i samoloty. Europejska Agencja Kosmiczna zamierzała za dwa lata wysłać na orbitę geostacjonarną bliźniaczego satelitę F-2 przy użyciu rakiety Ariane. Satelita ten miał współpracować z obiektem F-1. Obecnie sytuacja zmieniła się i być może wyniesienie drugiego Geosa zostanie przyspieszone, tym bardziej, że Amerykanie obiecują przeprowadzenie startu po „kosztach własnych", jako rekompensatę za nieudany start F-1.

Z Francji napływają informacje o zbudowaniu dwóch satelitów Meteosat w zakładach Aerospatiale. Obiekty przeznaczone dla potrzeb meteorologii poddawane są obecnie próbom mechanicznym i termicznym w Centrum Kosmicznym w Tuluzie. Meteosat po odbyciu wszystkich prób przetransportowany zostanie drogą morską do Kalifornii. Wyniesienie satelity na orbitę okołoziemską ma nastąpić w końcu sierpnia b.r. przy pomocy rakiety Thor-Delta. Drugi satelita tego typu i przeznaczenia wyniesiony ma być w Kosmos dopiero w maju 1980 r., prawdopodobnie już przy pomocy budowanej obecnie rakiety Ariane. Satelity meteorologiczne Meteosat mają mieć około pięcioletnią żywotność na orbicie okołoziemskiej. Warto dodać, iż Meteosat współpracować będzie w światowym systemie meteorologicznych obserwacji i prognoz. W systemie tym zapowiedziano udział pięciu satelitów geostacjonarnych: dwóch amerykańskich, jednego zachodnioeuropejskiego, jednego japońskiego i jednego radzieckiego.

P. E.

SKRZYDLATA POLSKA

Rok założenia 1930

WYRÓŻNIONA DYPLOMEM HONOROWYM FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE W PARYŻU (1966)

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ:

redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

zastępca sekretarza redakcji
HENRYK KUCHARSKI

kierownicy działów
PAWEŁ ELSZTEIN
TADEUSZ MALINOWSKI

redaktor graficzny
JOLANTA KALITA

redaktor techniczny
IRENA BĄKOWICZ

stali współpracownicy
JERZY GRZEGORZEWSKI
WIKTOR WIONCZEK

REDAKCJA
00-023 WARSZAWA
ul. Widok 8

TELEFONY:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI
02-546 WARSZAWA
ul. Kazimierzowska 52
tel. 49-27-51 do 9

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- LOTNICTWO W SEJMIE
- USKRZYDLONY DROMADER
- ZWYCIĘZCY Z LESZNA
- PORAŻKA FAWORYTÓW
- MODEL SAMOLOTU IŁ-2
- LOT NURKOWY LOTNI
- SPOTKANIE SKRZYDLATYCH

NASZA OKŁADKA:

Węgierska pilotka Maria Bolla. Zwyciężyła w klasie kobiet na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych Państw Socjalistycznych w Lesznie Wlkp.

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

Sportowa część Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych Państw Socjalistycznych w Lesznie rozpoczęła się w świąteczny Dzień Zwycięstwa, 9 maja br. Na start wyciągnięto 42 szybowce pilotek i pilotów Czechosłowacji, Kuby, NRD, Rumunii, Polski, Węgier i Związku Radzieckiego. Rozmyte cumulusy o niskich podstawach nie wróżyły długiej konkurencji. Kierownik sportowy zawodów, Józef Dankowski, na wiszących na wozie startowym wielkich tablicach wypisuje zadanie dnia: **docel-powrót 230,78 km Leszno — Modliszewo — Leszno.** Osiem „Wilg" i „Gawronów" sprawnie holuje szybowce po dużym, nadlotniskowym kręgu. Odczepienie na wysokości 600 m. Po czterdziestu minutach wszyscy zawodnicy znajdują się w powietrzu. Krążą nad lotniskiem, wyczekując na najepszy moment odejścia na trasę. Czuje się przedsmak wielkiej rywalizacji. Wreszcie pierwsze maszyny są nad taśmą mety. Urszula Śliwak ze swoim sędziowskim sztabem odnotowuje dokładnie każde powietrzne meldowanie się szybowców.

Jako jedni z pierwszych odeszli na trasę reprezentanci Czechosłowacji. Polacy wyczekiwali. Tymczasem warunki wzdłuż trasy pogorszyły się. Z obu jej stron było jednak nieźle. Nasi poszli północną stroną. Warunki słabe, podstawy chmur 1 400 m, średnie wznoszenia 1,5 m/s. Ale zdarzają się nawet czwórki. Dolot do trasy. Gorzej. Część chmur nie nosi. Potem okaże się, że trzeba było lecieć bliżej Poznania. W rejonie Gniezna, czyli blisko punktu zwrotnego, spotyka się duża grupa szybowców. Polacy doganiają grupę szybowców, ale za ich sterami też siedzą piloci wysokiej klasy. Nikt nie zamierza tanio sprzedać swej skóry. Większość reprezentantów bratnich państw socjalistycznych nie przylatuje już do Leszna po naukę lecz po to, by walczyć jak równy z równym i zwyciężać. Nie wszyscy więc dają się dogonić i wyprzedzić. Skok w bok, nad Dolsk, na południe od trasy, gdzie jest lepiej. Z 1 200—1 300 m szybowce prostują i wykonują dolot do mety.

Na lotnisku lądują wszystkie panie, 12 pilotów klasy otwartej i połowa, czyli 8 pilotów klasy standard. W polu siedzą wszyscy Rumuni i Kubańczycy, którzy — jak wykażą zawody — jeszcze nie dorównują czołówce. Tym bardziej, że latali na szybowcach znacznie mniej doskonałych, niż maszyny pozostałych pilotów. Niespodzianką w klasie standard są jednak przygodne lądowania obydwu reprezentantów NRD, zawodnika ZSRR i naszego Henryka Poźniaka. Wśród kobiet od razu usadowiła się na czele późniejsza triumfatorka zawodów, Węgierka Maria Bolla. W klasie otwartej sytuacja podobna: pierwszy był F. Matousek, drugi F. Necid, obaj z CSRS. Takie same miejsca zajęli w ostatecznej klasyfikacji zawodów. Również późniejszy zwycięzca w klasie standard, J. Vavra, uplasował się bardzo wysoko, bo na 2 miejscu w I konkurencji, w której wyprzedził go tylko W. Sabeckis (ZSRR). Straty pozostałych zawodników były jednak niewielkie i możliwe do odrobienia już w następnej konkurencji. Nie najlepsze lokaty reprezentantów Polski, którzy uchodzili za faworytów zawodów, skłaniały do myślenia.

Tymczasem coraz bardziej dawała znać o sobie majowa pogoda, która tym razem nie sprzyjała bezsilnikowemu lataniu. 12 maja wszystkie trzy klasy wystartowały jednak na trasę **trójkąta 206,43 km Leszno — Zielona Góra — Lubin — Leszno.** Wiał silny, południowy wiatr. Podstawy cumulusów nad Lesznem sięgały 1 500 m, ale wznoszenia były bardzo. turbulentne, porwane. Do Zielonej Góry zawodnikom leciało się dobrze, chociaż na północ od trasy widać było jeszcze lepsze warunki. Od stolicy Ziemi Lubuskiej było jednak gorzej. Nadciągały przedfrontowe cirrusy, które tłumiły rozwój chmur kłębiastych. Większość szybowców spotkała się w rejonie Nowej Soli. Niewielkimi grupami zawodnicy starali się przedrzeć nad drugi punkt zwrotny w Lubinie. Tu spotkali się ponownie. Pomimo rzadkich i słabych wznoszeń, większość pilotów wykręcała teraz z wiatrem wysokość dolotową do Leszna.

Była to jednak końcówka wielce zdradliwa, o czym przekonał się jeden z naszych asów i faworytów, wicemistrz świata Julian Ziobro. Dolot rozpoczął z odległości 40 km, z wysokości 1 100 m i z tylnym wiatrem 30 km/h. Jak na „Jantara-2", na którym leciał, dolot był więcej niż pewny. Pilot nie przewidział jednak rozległych obszarów duszeń. Wynikiem tego było lądowanie przygodne w odległości 7 km od lotniska, zakończone, niestety, rozbiciem tego pięknego i najlepszego w Polsce szybowca. J. Ziobro tym samym wyeliminował się z zawodów. Wcześniej podobne zdarzenie spotkało Stanisława Wujczaka, który na „Jantarze-2A" poleciał na zawodniczą trasę poza konkursem. Z trzech „Jantarów-2", jakimi dysponowało nasze lotnictwo sportowe, został więc tylko jeden, ten na którym startował w zawodach Henryk Muszczyński. Tym razem brązowy medalista z Räyskäli częściowo osłodził nam straty sprzętowe, zdecydowanie wygrywając drugą konkurencję. Drugi był jednak F. Matousek na swym „Nimbusie-2". Wśród kobiet triumfowały reprezentantki Czechosłowacji, J. Kupsova przed J. Palusková. Trzecia była P. Majewska, ale już czwarta, ze stratą zaledwie 35 pkt. do triumfatorki, bardzo dobrze latająca M. Bolla. W klasie standard Polacy pokazali na co ich stać. Zajęli cztery pierwsze miejsca w kolejności: H. Poźniak, F. Kępka, St. Zientek i St. Witek. Tuż za nimi był jednak J. Vavra.

Po rozegraniu dwóch konkurencji, zaczęły się długie dni oczekiwania na lotną pogodę. Prowadzili: wśród kobiet — M. Bolla, o 29 pkt. przed H. Badurą; w kl. otwartej — F. Matousek o prawie 100 pkt. przed St. Klukiem; w kl. standard — St. Witek, za którym w odległości zaledwie 2 pkt. czaił się J. Vavra.

Wreszcie 18 maja leszczyńskie niebo pokryły płaskie humilisy. Józef Dankowski zarządził trójkąt 500 km. Potem jednak opuścił na **trójkąt 315,26 km Leszno — Modliszewo — Ostrów Wlkp. — Leszno.** Warunki z każdą godziną były lepsze, ale... na zachód od Leszna. Zadanie dnia wyznaczone być jednak musiało na północ i wschód. Kiedy w Lesznie młodzi piloci treningowi wykręcali się w czwórkach pod jędrnymi cumulasami, zawodnicy na trasie walczyli o utrzymanie się w powietrzu. Pierwsi padli już po kilkunastu kilometrach. Duża grupa pilotów, w tym H. Muszczyński na swym „Jantarze-2", lądowała w Środzie. Co bardziej wytrwali dociągnęli w rejon Kórnika i nawet Gniezna. Tylko jeden St. Kluk zameldował się w Modliszewie, ale zaraz potem zakończył lot. Przeleciał 116 km. Jak się okazało, był to najlepszy wynik dnia. Jeszcze trzech pilotów klasy otwartej — Grossehelweg, Waskow i Matousek — przeleciało ponad 100 km. Razem stanowili oni 25 procent pilotów, startujących w tej klasie i spełnili regulaminowe minimum, niezbędne do zaliczenia konkurencji. Zwycięzca otrzymał jednak tylko 33 pkt. W dwóch pozostałych klasach konkurencji nie zaliczono. Zamiary więc były ambitne, pracy w powietrzu dużo, a efekt bardzo mizerny. W szybownictwie bywa jednak i tak. Była to „konkurencja" dla kierowców i pilotów holujących (wśród tych ostatnich miał być przyjemność również piszący te słowa przedstawiciel „Skrzydlatej" na zawody w Lesznie).

Termin zawodów zbliżał się do końca. Tymczasem aura nadal była nieprzychylna szybownikom. Zdawało się, że sobotni wieczorek taneczny w kawiarence CWL zakończy imprezę, która w historii tradycyjnych spotkań szybowników państw socjalistycznych zapisze się jako nierozegrana. Ekipa NRD nawet zdemontowała swoje szybowce i zapakowała je do wozów transportowych.

W niedzielę 22 maja miała odbyć się uroczystość oficjalnego zakończenia zawodów. Tymczasem wszystkie szybowce powędrowały... na start. Po deszczu i burzy w dniu poprzednim, znów wyjrzało słońce i niebo zaczęło się malować cumulusami. W powietrzu nie było rewelacyjnie, ale większość pilotek i pilotów obleciała **docelowo-powrotną trasę 150,4 km z Leszna do Zielonej Góry i z powrotem.** W tej konkurencji szczególnie ważny był moment i kierunek odejścia. Kto miał więcej szczęścia, obleciał trasę bez większego trudu i z dobrą prędkością. Swój prymat i wysoką formę potwierdziła Maria Bolla, która po raz drugi wygrała konkurencję, osiągając 106,014 km/h. Prędkość ponad 100 km/h poza nią osiągnęły jeszcze Warstat, Morgner i Majewska. Najlepszy bezwzględny wynik dnia osiągnął P. Szereday z klasy otwartej, latający na „Jantarze-1". Osiągnął on 107,491 km/h. Prędkość powyżej 100 km/h osiągnęli w tej klasie jeszcze — w kolejności — Pasecznik, Kassai, Necid i Matousek, ale ich rezultaty były gorsze od wyniku Marii Bolli! Fatalnie polecieli tu reprezentanci Polski. Kluk i Muszczyński lądowali przygodnie. Ten ostatni, latający na „Jantarze-2", lądował już na 45 km od startu. Niewielkim pocieszeniem był fakt, że jeszcze mniejszą odległość — 38 km — osiągnął Grossehelweg, startujący również na „Jantarze-2". Jedynym w klasie Polakiem, który doleciał do mety, był M. Królikowski. Stracił jednak wiele czasu i osiągnął prędkość gorszą od zwycięzcy o blisko 35 km/h. Lepsi od naszego reprezentanta okazali się nawet piloci Rumunii i Kuby, którzy po raz pierwszy w tych zawodach dolecieli do mety. W klasie standard błysnęli reprezentanci ZSRR, Sabeckis i Parchomcew, wygrywając konkurencję pewnie i ze sporą przewagą. Vavra był jednak trzeci, czyli znów blisko czoła i nad następnym w konkurencji F. Kępką nadrobił blisko 100 pkt.

Klasa otwarta miała więc na swoim koncie cztery konkurencje, czyli minimum do uznania zawodów za rozegrane. Kobietom i pilotom klasy standard potrzeba było jednak jeszcze jednej konkurencji. I chociaż wielu pilotów naglily terminy stawienia się w pracy, międzynarodowe jury zawodów podjęło decyzję dokończenia imprezy w poniedziałek 23 maja br.

Tym razem pogoda była już bez pudła. Zadanie dnia nie było jednak na miarę pięknej, cumulusowej pogody. Chodziło tylko o to, by możliwie największa ilość zawodników zakończyła konkurencję przelotem nad taśmą mety. Wiadomo bowiem, że przygodne lądowania przedłużają czas ogłoszenia wyników ostatecznych. Na to już prawie nikt nie mógł sobie pozwolić. Zawodnikom nie pozostało więc nic innego, jak w komplecie dolecieć do mety w Lesznie, co też uczynili. Przedtem jednak pokonali trasy: **dwukrotnego trójkąta 140,89 km, czyli 281,78 km Leszno — Siedlec — Siedlisko — Leszno** (klasa kobiet i otwarta) oraz **docelu-powrotu 201,30 km Leszno — Przytoczna — Leszno** (klasa standard). Dobre wznoszenia pozwoliły najlepszym osiągnąć znaczne prędkości. Wśród kobiet na trzech pierwszych miejscach przyleciały Polki, w kolejności: Majewska (103,254 km/h), Dankowska (101,195 km/h) i Popiołek (99,195 km/h). Bolla była wprawdzie dopiero siódma, ale straciła zaledwie 74 punkty do Majewskiej i oczywiście zachowała przy sobie ogólne zwycięstwo. P. Majewska zdołała w tej konkurencji wyprzedzić J. Palusková i jako najlepsza z Polek wywalczyła 3 miejsce na podium triumfatorek całych zawodów. Zwycięstwem w piątej konkurencji swój ostateczny triumf w klasie otwartej przypieczętował F. Matousek. Jego „Nimbus-2" przeleciał trasę z prędkością 115,610 km/h, nieznacznie wyprzedzając „Jantary-2" Grossehelwega (114,955 km/h i Muszczyńskiego (113,286 km/h). Niewiele to jednak już pomogło tym dwóm niezbyt szczęśliwie latającym w Lesznie pilotom. Śmiały atak na pozycję lidera w klasie standard przypuścił natomiast F. Kępka. Wygrał wyraźnie z całą stawką groźnych rywali. Osiągnął prędkość 105,102 km/h i wyprzedził następnych w konkurencji, Parchomcewa i Sabeckisa o 5 km/h. Vavra był piąty, o całe 100 pkt. za Kępką. W ostatecznej punktacji zawodów reprezentant CSRS utrzymał jednak swoje przodownictwo, wyprzedzając naszego czterokrotnego brązowego medalistę mistrzostw świata zaledwie o 4 pkt. **Drugie miejsce F. Kępki okazało się największym sukcesem naszej reprezentacji podczas tegorocznych zawodów państw socjalistycznych, rozgrywanych na naszym terenie.** Liczyliśmy na znacznie więcej, tym więc trudniej pogodzić się z niewątpliwą porażką naszych szybowników. Jest ona szczególnie dotkliwa zwłaszcza w klasie otwartej.

Niepowodzeń w klasyfikacji indywidualnej nie osłodziła nam rywalizacja zespołowa. Dwie nasze reprezentacje zajęły miejsca: trzecie (Polska II) i piąte (Polska I). I w tej klasyfikacji zdecydowanie wygrali reprezentanci CSRS, prowadząc od pierwszej do ostatniej konkurencji.

Tyle pierwszej relacji sportowej z Leszna. Głębszą ocenę zawodów zajmiemy się w najbliższym czasie.

HENRYK KUCHARSKI

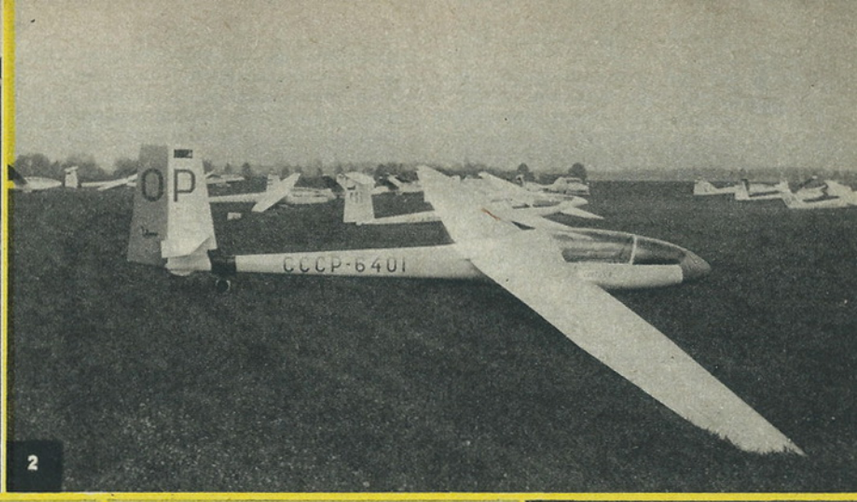
NA ZDJĘCIACH:

1. Odprawa zawodników przed startem.
2. Szybowce na starcie. Na pierwszym planie radziecka LAK-9 „Lietuva".
3. Maria Bolla (Węgry) — triumfatorka w klasie kobiet.
4. František Matousek (CSRS) — zwycięzca w klasie otwartej.
5. Jaroslav Vavra (CSRS) — zwycięzca w klasie standard.
6. Pelagia Majewska (Polska I) — 3 miejsce w klasie kobiet.
7. Reprezentant ZSRR, Oleg Pasecznik (3 miejsce w klasie otwartej) i Polak Franciszek Kępka (2 miejsce w klasie standard).
8. Monika Warstat (NRD) — 2 miejsce w klasie kobiet.
9. Kubańczyk Angel Mario Villa Martinez.
10. Rumun Valentin Romascu.
11. Szybowce na starcie. Na pierwszym planie rumuński IS-29.

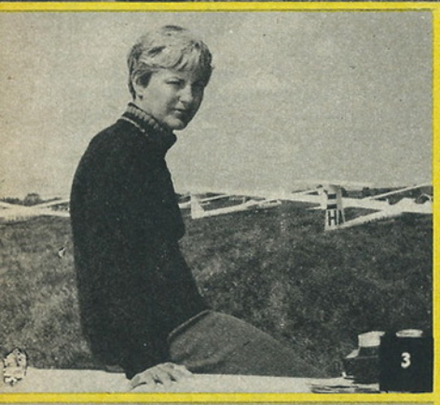
Zdjęcia: B. Koszewski (1), H. Kucharski (10)

ZAWODY PRZYJAŹNI

1



2



3

4

5

6

7

8

9

10

11

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH

Leszno ● 8—23 maja 1977 r.

Miejsce	Pilot (pilotka)	Państwo	Szybowiec	Punkty
KLASA KOBIET				
1.	Maria Bolla	Węgry	Jantar-1	3 891
2.	Monika Warstat	NRD	Jantar-1	3 825
3.	Pelagia Majewska	Polska I	Jantar-1	3 800
4.	Jindra Paluskova	CSRS	Kestrel	3 746
5.	Jarmila Kupsova	CSRS	Kestrel	3 679
6.	Adela Dankowska	Polska I	Jantar-1	3 617
7.	Irmgard Morgner	NRD	Jantar-1	3 608
8.	Hanna Badura	Polska II	Jantar-1	3 454
9.	Maria Popiołek	Polska II	Jantar-1	2 979
10.	Judit Pollerman-Zambo	Węgry	Jantar-1	2 762
KLASA OTWARTA				
1.	Frantisek Matousek	CSRS	Nimbus-2	3 923
2.	Frantisek Necid	CSRS	Kestrel	3 687
3.	Oleg Pasecznik	ZSRR	LAK-9 Lietuva	3 632
4.	Leonid Waskow	ZSRR	LAK-9 Lietuva	3 589
5.	Bela Kassai	Węgry	Jantar-1	3 541
6.	Mirosław Królikowski	Polska II	Jantar-1	3 271
7.	Pal Szereday	Węgry	Jantar-1	3 064
8.	Stanisław Kluk	Polska II	Jantar-1	2 888
9.	Jurgen Grossehelweg	NRD	Jantar-2	2 849
10.	Henryk Muszczyński	Polska I	Jantar-2	2 826
11.	Heinz-Peter Klosse	NRD	Jantar-1	2 658
12.	Valentin Romascu	Rumunia	IS-29	1 738
13.	Arpad Matta	Rumunia	IS-29	1 690
14.	Angel Mario Villa Martinez	Kuba	Cobra-15	1 619
15.	Julian Ziobro	Polska I	Jantar-2	1 387
16.	Guillermo Moreno Diaz	Kuba	Cobra-15	1 378
KLASA STANDARD				
1.	Jaroslav Vavra	CSRS	PIK-20	3 799
2.	Franciszek Kępka	Polska I	Jantar Standard	3 795
3.	Witautas Sabeckis	ZSRR	Jantar Standard	3 701
4.	Stanisław Witek	Polska II	Jantar Standard	3 549
5.	Martin Brunecky	CSRS	AS W-15 B	3 464
6.	Stanisław Zientek	Polska II	Jantar Standard	3 438
7.	Georgy Petroczy	Węgry	Jantar Standard	3 379
8.	Johannes Barwick	NRD	Jantar Standard	3 184
9.	Botond Szabadfi	Węgry	Jantar Standard	2 964
10.	Lew Parchomcew	ZSRR	Jantar Standard	2 618
11.	Jurgen Burmeister	NRD	Jantar Standard	2 568
12.	Henryk Poźniak	Rumunia	Jantar Standard	2 362
13.	Michai Bindea	Kuba	Cobra-15	2 122
14.	Ervin Rosch	Kuba	Cobra-15	1 614
15.	Aberto Chappi Noriega	Polska I	Cobra-15	860
16.	Juan Garcia Palacios	Rumunia	Cobra-15	833

KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA

1. CSRS — 22 298 pkt; 2. Węgry — 19 601 pkt; 3. Polska II — 19 579 pkt; 4. NRD — 18 692 pkt; 5. Polska I — 17 787 pkt; 6. ZSRR — 13 540 pkt; 7. Rumunia — 7 174 pkt; 8. Kuba — 4 690 pkt.

ZWYCIĘZCY KONKURENCJI (w kolejności — klasa kobiet, otwarta i standard oraz zespołowo):

I — dociel—powrót 230,78 km: **M. Bolla** — 81,259 km/h; **F. Matousek** — 89,438 km/h; **W. Sabeckis** — 81,219 km/h; CSRS — 5 727 pkt.

II — trójkąt 206,43 km: **J. Kupsova** — 72,36 km/h; **H. Muszczyński** — 84,68 km/h; **H. Poźniak** — 68,78 km/h; CSRS — 5 701 pkt.

III — trójkąt 315,26 km (nie ukończony, tylko klasa otwarta): **St. Kluk** — 116 km; Polska II — 57 pkt.

III (dla klasy kobiet i standard) i IV (dla klasy otwartej) — docel—powrót 150,04 km: kl. kobiet — **M. Bolla** — 106,014 km/h; kl. standard — **W. Sabeckis** — 104,987 km/h; kl. otwarta — **P. Szereday** — 107,491 km/h; zespołowo — CSRS — 5 411 pkt.

IV (dla klasy kobiet trójkąt 2 x 140,89 km oraz dla klasy standard docel—powrót 201,30 km) i V (dla klasy otwartej trójkąt 2 x 140,89 km): **P. Majewska** — 103,254 km/h; kl. st. — **F. Kępka** — 105,102 km/h; kl. otw. — **F. Matousek** — 115,610 km/h; zespołowo — CSRS — 5 414 pkt.

CHEMIA, ELEKTRONIKA I LASER na usługach bezpiecznego latania

Nieraz, gdy spoglądamy w niebo wodząc wzrokiem za przelatującymi z rykiem silników samolotami wojskowymi czy pasażerskimi, myślimy o tych, którzy dzierżą stery tych maszyn. Urzekają nas też kształty samolotów oraz prędkość i wysokość lotu. Ale mało kto z nas pomyśli o tym, że lotnictwo to nie tylko samoloty i piloci, że przecież wiąże się ono ściśle z pojęciem lotniska, na którym zaczyna się i kończy każdy lot srebrzystej maszyny. Ludzie na co dzień zajmujący się problematyką konserwacji i remontu, projektowania i budowy lotnisk, to żołnierze **służby lotniskowej Wojsk Lotniczych.** Ludzie ci, pozostający na co dzień w cieniu supernowoczesnych samolotów, są współtwórcami sukcesów w osiąganiu wyższych stanów gotowości bojowej.

W wyniku własnych doświadczeń i współpracy z placówkami naukowo-badawczymi w służbie tej wprowadza się nowe technologie robót, oparte na wykorzystaniu różnych nowoczesnych materiałów z żywicami syntetycznymi włącznie, które zapewniają skuteczność i trwałość napraw konserwacyjnych nawierzchni. Wprowadzenie powyższych zmian w zakresie konserwacji i remontu pozwoliło uzyskać nie tylko określone oszczędności, ale również otrzymać pożądane efekty techniczno-eksploatacyjne.

Dziełem pracowników służby lotniskowej jest opracowanie specjalnej metody agromelioracji gleb piaskowych materiałami próchniczo-ilastymi, pochodzącymi z odpadów w kopalniach i przemyśle przetwórczym. W efekcie uzyskano poważne obniżenie kosztów zadarnienia pól wzlotów na gruntach piaszczystych.

W trosce o utrzymanie wysokiego stopnia sprawności i gotowości bojowej lotnisk, zespół oficerów i pracowników Zarządu Lotniskowego opracował przy współudziale przemysłu krajowego oczyszczarkę lotniskową typu OL-4500, która może pracować w okresie letnim i zimowym. Zbiera ona z dróg kołowania i startowych piasek, kurz i śnieg. Autorzy tego projektu zostali wyróżnieni nagrodą III stopnia Ministra Obrony Narodowej, a przemysł znalazł nabywców w krajach rodziny socjalistycznej.

Przy współpracy oficerów Zarządu Lotniskowego Wojsk Lotniczych powstała oczyszczarka MOL-3800, służąca do zbierania zanieczyszczeń ferromagnetycznych dróg kołowania, postojów i pasów startowych. Urządzenie to opracował zespół w składzie: płk dr inż. **Tadeusz Przychodzień** z WAT oraz ppłk **Stefan Sobański**, płk dr inż. **Mieczysław Szymański** i por. mgr inż. **Ryszard Skomski.** Za opracowanie tej oczyszczarki zespół został wyróżniony nagrodą III stopnia przez Ministra Obrony Narodowej. Urządzenie to znalazło chętnych nabywców w krajach socjalistycznych i zalecone zostało przez komisję ekspertów jako jedyne, zdolne do dokładnego oczyszczania dróg i powierzchni startowych lotnisk.

Ważnym elementem lotnisk są urządzenia elektroenergetyczne, których bezawaryjna praca ma istotne znaczenie dla utrzymania ciągłości prac wszystkich urządzeń do kierowania lotami i ubezpieczenia lotów, co w konsekwencji gwarantuje bezpieczny wylot i powrót na lotnisko. Dążąc do zapewnienia ciągłości dostawy energii elektrycznej, opracowano nowoczesne rozwiązanie techniczne, polegające na dwustronnym zasilaniu oraz urządzenie do samoczynnego załączenia rezerwy, co w połączeniu z automatycznym rozruchem zespołów prądotwórczych daje wysoki stopień sprawności i pewności zasilania.

W trosce o poprawę warunków bezpiecznego latania w Wojskowym Biurze Studiów i Projektów Lotniskowych opracowano system świetlnych pomocy nawigacyjnych — poprawia on wyraźnie bezpieczeństwo latania.

Współpracujące ze służbą lotniskową, Wojskowe Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych oraz Zakład Lotniskowy ITWL mają poważne osiągnięcia w projektowaniu obiektów oraz opracowaniu jak najlepszych metod eksploatacji lotnisk. Z inicjatywy Zarządu Lotniskowego przy ścisłej współpracy WAT opracowano metodę automatycznej niwelacji terenu z wykorzystaniem urządzeń laserowych. Urządzenie to poważnie skraca czas prac projektowych i może być wykorzystane w projektowaniu i budowie dróg. Opracował tę metodę zespół pod kierunkiem pracownika naukowego WAT płk. doc. dr. **Stanisława Pachuty.** Dziś projekty opracowuje się z wykorzystaniem elektronicznej techniki obliczeniowej. Zespół pod kierunkiem płk. mgr. inż. **Leszka Długosza** po długotrwałych badaniach osiągnął duży sukces, opracowując metodę produkcji bardzo wytrzymałego tworzywa, którego lekkość, odporność na ścieranie i wytrzymałość na uderzenia rokują dużą przyszłość w budownictwe.

Nowością w likwidacji oblodzeń dróg jest zastosowanie przez służbę lotniskową zamiast tradycyjnych niszczących środków (chlorku wapnia, soli) mocznika, który nie niszczy dróg oraz sprzętu i całkowicie likwiduje powstawanie oblodzenia.

Specjaliści ze służby lotniskowej przy współpracy jednej z politechnik opracowali katodową metodę ochrony rurociągów paliwowych przed korozją. Służba lotniskowa korzysta dziś z bogatych doświadczeń nauki, jednak sama nie czeka z założonymi rękami.

Mjr JAN ŻUKOWSKI

POZNAŃSCY publicyści lotniczy

W tym roku Klub Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich obchodzi podwójny jubileusz: czterdziestolecie swej działalności, w tym dwudziestolecia w Polsce Ludowej. Klub, założony w 1936 r., reaktywowany został w 1957 r. z inicjatywy grupy dziennikarzy interesujących się publicystyką lotniczą. Niemało inicjatywy w powołaniu Klubu do życia wykazali dziennikarze naszej redakcji. Do 12 maja br. KPL zrzeszał 75 członków z terenu całego kraju. Od 12 maja Klub liczy ich już 92. Z inicjatywy bowiem red. Wiesława Babiarza, członka KPL, powstała sekcja terenowa Klubu Publicystów Lotniczych przy Oddziale Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich w Poznaniu.

Otóż 12 maja br. — w okresie trwania Dni Kultury, Oświaty, Książki i Prasy — odbyło się spotkanie 17 dziennikarzy poznańskich, interesujących się problematyką lotniczą. W zebraniu uczestniczyli: zastępca szefa Zarządu Politycznego Wojsk Lotniczych płk mgr Eugeniusz Grobelny, sekretarz zarządu Klubu Publicystów Lotniczych SDP red. Tadeusz Malinowski, redaktor naczelny tygodnika Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK „Wiraże" ppłk Adam Malko oraz zaproszeni dziennikarze reprezentujący: „Gazetę Zachodnią", „Głos Wielkopolski", „Express Poznański", „Tydzień", „Wiraże" oraz Magazyn Lotniczy w Polskim Radio.

Wprowadzeniem do dyskusji była obszerna informacja na temat „Tradycji lotniczych Poznania", z którą zapoznał zebranych płk mgr Zygmunt Bulzacki. W dyskusji zabierali głos wszyscy dziennikarze. Mówiono o kierunkach popularyzacji lotnictwa będących w zasięgu zainteresowań poszczególnych publicystów, o rodzajach lotnictwa, potrzebie ich popularyzacji, głównie wśród młodzieży, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru Wielkopolski. Oczywiście tych rodzajów lotnictwa, które mogą być tematem różnych form publikacji dziennikarskich. Podkreślano także potrzebę zwrócenia uwagi w publikacjach na człowieka pracującego w lotnictwie. Chodzi w tym przypadku o popularyzację jego cech charakteru, postaw oraz inicjatyw godnych naśladowania.

Wyrażono także niepokój, że tak pięknej imprezie jaką był Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów zabrakło ostatnio mecenasa, że trzeba dołożyć starań, aby rajd — który ma duże zasługi w przybliżaniu społeczeństwu zarówno lotnictwa jak i osiągnięć gospodarczych kraju — koniecznie zorganizować w roku 1987. Zastanawiano się także nad najbliższymi zamierzeniami, skoordynowaniem wysiłków wszystkich członków sekcji, aby zaproponowane wnioski i postulaty — po zaakceptowaniu ich — były konsekwentnie urzeczywistniane. Zgłoszono szereg propozycji, które godne są rozważania.

Głos w dyskusji zabrał również płk mgr Grobelny. W ciepłych słowach powitał fakt utworzenia sekcji terenowej KPL w Poznaniu. Chcemy widzieć Was — powiedział — jako sprzymierzeńców lotnictwa. Zapewnił jednocześnie, że Zarząd Polityczny WL będzie ułatwiał członkom sekcji KPL zbieranie materiałów prasowych. Redaktor naczelny „Wiraży" zachęcił zebranych publicystów do współpracy z tygodnikiem i publikowania artykułów na jego łamach.

Pole dla działalności sekcji poznańskiej KPL jest ogromne. Poza możliwością pisania o wszystkich dziedzinach i rodzajach lotnictwa w Polsce, członkowie sekcji mają ułatwione zadanie w zbieraniu materiałów prasowych z terenu Wielkopolski. Poza Poznaniem bowiem, który jest siedzibą kilku rodzajów lotnictwa, w sąsiedztwie znajdują się m.in. Kalisz, Leszno, Ostrów Wlkp. Działalnością lotniczą w tych miastach zainteresuje się również czytelnik innych regionów naszego kraju.

Dzięki ułatwieniu i pomocy Wojsk Lotniczych członkowie sekcji KPL będą informowani szybciej niż do tej pory o wydarzeniach i będą zapewne częściej niż dotychczas wyjeżdżać do jednostek i ośrodków lotnictwa wojskowego dla poznania ludzi, którzy na co dzień mają do czynienia z najnowocześniejszą techniką wojskową.

Sekcja poznańska — druga z kolei po sekcji terenowej KPL we Wrocławiu — zamierza ogłosić konkurs dla dziennikarzy popularyzujących lotnictwo regionu Wielkopolski. Konkurs taki może okazać się ciekawym współzawodnictwem publicystycznym członków sekcji poznańskiej z pozostałymi kolegami klubowymi całego kraju.

17 uczestników zebrania, którzy zadeklarowali chęć przystąpienia do Klubu Publicytsów Lotniczych, podjęło decyzję utworzenia sekcji terenowej KPL przy Oddziale SDP w Poznaniu. Wybrano także w głosowaniu trzy osoby do zarządu sekcji, który ukonstytuował się następująco: przewodniczący — red. Wiesław Babiarz (WIRAŻE), wiceprzewodniczący — red. Zenon Bosacki (TYDZIEŃ), sekretarz — red. Tadeusz Bartkowiak (GAZETA ZACHODNIA).

Życzymy kolegom z Poznania owocnej działalności oraz satysfakcji z pracy publicystycznej dla lotnictwa. (m)

Rys. Grzegorz Niewczas

Przygotowania do otwarcia najdłuższego regularnego połączenia Polskich Linii Lotniczych LOT weszły w fazę decydującą. W dniu 14 września 1977 r. (środa) o godzinie 20.00 z lotniska stołecznego Okęcie wystartuje polski samolot w swą pierwszą inauguracyjną podróż na trasie Warszawa—Bagdad—Dubai—Bombaj—Bangkok (odległość 10 300 km).

ROZMOWA Z ZASTĘPCĄ DYREKTORA PLL LOT DO SPRAW HANDLOWYCH mgr. ZBIGNIEWEM DĄBKOWSKIM

KIERUNEK - BANGKOK

— Panie dyrektorze — zwracam się do magistra Dąbkowskiego — ile razy w tygodniu będą latały polskie samoloty do Bangkoku?

— Dwa razy: odloty — w środy i soboty; przyloty — w piątki i poniedziałki. Podróż z Warszawy do Bangkoku trwać będzie 18 godzin, ale rejsy sobotnie będą nieco szybsze, gdyż trasę Dubai — Bangkok samolot pokona non-stop bez lądowania w Bombaju. Czas przelotu tego odcinka wyniesie 6 i pół godziny, w drodze powrotnej 6 godzin i 55 minut.

— Przelot do Bangkoku będzie drugim, najdłuższym połączeniem naszych linii lotniczych...

— Tak, drugim, regularnym i najdłuższym połączeniem, oczywiście po linii atlantyckiej.

— Jakie samoloty będą obsługiwały tę trasę? Czy będą to maszyny wydzielone do tych przelotów?

— W lotach do Bangkoku wykorzystamy samoloty typu Ił-62. Mamy ich obecnie sześć: „Kopernik", „Kościuszko", „Chopin", „Pułaski", „Mickiewicz" i „Sienkiewicz". Wkrótce otrzymamy siódmy z kolei samolot tego typu. Przypomnę, iż samoloty te dysponują 168 miejscami dla pasażerów. Załoga liczy 10 osób, w tym 5 stewardes. Nie przewidujemy wydzielenia maszyn do rejsów dalekowschodnich. Po prostu będą tam latały wszystkie samoloty Ił-62.

— Czy ustalono już nazwę dla siódmego samolotu transkontynentalnego, o którym Pan wspomniał?

— Tak. Będzie się nazywał „Skłodowska-Curie".

— Na pewno załogi będą wymieniane na trasie dalekowschodniej?

— Oczywiście. Będziemy dysponować trzema załogami wymiennymi: dwiema w Dubai i jedną w Bangkoku.

— Czy trasę już oblatano? Mam na myśli cały cykl przygotowań związanych z poznaniem trasy, lotnisk, procedury lądowania.

— Nasi piloci znają tę trasę. Niejednokrotnie latali do Bangkoku, w drodze do Wietnamu. Lądowali także w Bombaju. Bardzo dobrze znane są im trasy do Bagdadu i Teheranu. Dla celów szkoleniowych zakupiliśmy zestaw pomocy dla pilotów pod nazwą SET na całą trasę do Bangkoku. Są to przeźrocza barwne, podręczniki, nagrania magnetofonowe i filmy; wszystkie one na tej trasie zapoznają z procedurą przelotu oraz lądowaniem na poszczególnych lotniskach.

— Słyszałem, że na trasie dalekowschodniej LOT ma zaangażować stewardesy zagraniczne?

— Początkowo rozważaliśmy taką ewentualność. Wyniki rekonesansu na tej trasie okazały się korzystne dla naszych gospodyń podniebnych. Do Bangkoku jak i na innych trasach będą latać wyłącznie stewardesy polskie.

— Może kilka informacji na temat wspomnianego rekonesansu?

— Szefowie działów informacji żywienia pokładowego (catering) oraz stewardes odbyli specjalną podróż w rejony Dalekiego Wschodu, by zebrać niezbędne informacje, które ułatwią eksploatację tej niewątpliwie trudnej linii lotniczej naszego przedsiębiorstwa. Biorąc pod uwagę dość długi czas podróży, służby cateringowe przygotowały specjalny zestaw posiłków na tej trasie.

— Przypuszczam, że będzie on oryginalny. Znani jesteśmy z dobrej kuchni.

— Sądzę, że nasi pasażerowie będą zadowoleni ze wspomnianego zestawu posiłków.

— Panie dyrektorze, pasażerowie rozpoczynający swą podróż w Warszawie mogą oczywiście zakończyć ją w dowolnym porcie leżącym na trasie do Bangkoku?

— Tak. Podobnie wszyscy kończący swą podróż w Warszawie mogą rozpocząć ją w dowolnym porcie na całej trasie.

— Ale są jakieś wyjątki. Mam na myśli prawo zabierania pasażerów we wszystkich portach tej długiej trasy?

— Na odcinkach Dubai — Bangkok i Bombaj — Bangkok mamy prawa handlowe, a więc możemy przewozić pasażerów. Nie mamy jeszcze tych praw na odcinkach Bagdad — Dubai, Bagdad — Bombaj, Bagdad — Bangkok i Dubai — Bombaj, ale się o nie staramy.

— Pasażerowie lecący z Bangkoku będą mieli do czynienia z interesującym zjawiskiem: sześciu stref czasowych. Panie dyrektorze, proszę o podanie tych różnic przyjmując za podstawę czas Greenwich (GMT).

— W Bagdadzie będzie to różnica 3 godzin, w Dubai — 4, w Bombaju — 5 i pół godziny, a w Bangkoku aż 7 godzin.

— W których miastach na trasie dalekowschodniej znajdują się już Biura Polskich Linii Lotniczych LOT?

— Nasze biura znajdują się w Bagdadzie, Bombaju oraz w Tokio. W kwietniu 1977 r. otwarto biuro w Dubai. W Bangkoku jest już nasz przedstawiciel; trwają tam prace nad uruchomieniem stałej placówki naszych linii lotniczych. Biuro otwarte będzie w najbliższym czasie. W czerwcu natomiast rozpocznie działalność biuro PLL LOT w Sydney (Australia).

— Na tak długiej trasie samoloty wymagać będą specjalnej obsługi technicznej?

— Na pewno. W Bangkoku mamy już swój personel techniczny. W Dubai, Bombaju i Bangkoku będziemy korzystać z pomocy miejscowych służb technicznych na takiej samej zasadzie, na jakiej korzystają inne towarzystwa. W Bangkoku natomiast będziemy mieli jeszcze własnego inżyniera lotniczego.

— Otwarcie linii do Bangkoku skróci czas podróżowania z Polski na Daleki Wschód?

— Otóż to. Nowa Linia PLL LOT, która powiększa naszą międzynarodową sieć połączeń o 15%, zmienia w sposób istotny warunki i czas podróży z Polski w rejony Dalekiego Wschodu. Zamiast długich rejsów morskich czy łączonych przelotów lotniczych, związanych przecież z opłatami dewizowymi, obywatele polscy uzyskują dogodne i szybkie połączenie bezpośrednie.

— Nie trudno odgadnąć, że linia ta zaoszczędzi nam wielu dewiz...

— Oszczędności będą więcej niż duże. Rokrocznie bowiem przeznacza się ze skarbu państwa środki dewizowe na przewiezienie pasażerów ruchu służbowego do Indii, Tajlandii i pozostałych krajów leżących na wschód od Bangkoku.

— Jak duży jest ruch na kierunku dalekowschodnim?

— Rokrocznie podróżuje kilkanaście tysięcy pasażerów. Mam oczywiście na myśli ruch służbowy, turystyczno-grupowy i turystyczno-indywidualny. Według naszych kalkulacji — aktualna wielkość tego ruchu pasażerskiego zapewni nam efekty ekonomiczne połączenia do Bangkoku. Nie wykluczamy, że z chwilą uruchomienia linii dalekowschodniej nastąpi zwiększenie ruchu pasażerskiego.

— Tym bardziej, że bilet lotniczy do Bangkoku będzie można kupić za złotówki?

— Oczywiście. Połączenie lotnicze, o którym rozmawiamy, stwarza możliwości zakupienia biletów lotniczych za złotówki na trasie Warszawa — Bangkok (w drodze do Japonii i Australii), podczas gdy do tej pory przelot musiał być opłacany w dewizach.

— Czy tylko?

— Układ połączeń tranzytowych PLL LOT w kierunku na Bangkok umożliwia turystom podróżującym do krajów Dalekiego Wschodu (w tym do Australii) korzystanie z dogodnych połączeń i taryf grupowych.

— Uruchomienie połączenia lotniczego z Bangkokiem jest związane z naszymi zainteresowaniami dalekowschodnimi?

— Tak. W tym przypadku należy szczególnie podkreślić fakt, że rozwój sieci Polskich Linii Lotniczych LOT jest integralnie połączony z kierunkami naszej ofensywy handlowo-gospodarczej. Aktywna działalność polskich central handlu zagranicznego w rejonach przebiegu linii do Bangkoku spowoduje, że przynajmniej w pierwszych miesiącach jej eksploatacji osoby udające się w podróże służbowe będą głównymi pasażerami naszych samolotów.

— Sądzę, iż w najbliższych latach nastąpi zwiększenie ruchu lotniczego na tej linii...

— Zapowiadają to coraz ściślejsze kontakty handlowo-gospodarcze, a przede wszystkim podpisane umowy handlowe między Polską a Tajlandią. Nasi handlowcy z MHZ zainteresowani są połączeniem dalekowschodnim. Warto dodać, że Ił-62 — poza pasażerami — zabiera na pokład 4,5 tony frachtu.

— Połączenie dalekowschodnie wzbudzi na pewno duże zainteresowanie wśród naszych turystów?

— Nawiązaliśmy współpracę z Orbisem, który jest zainteresowany naszym nowym połączeniem Do tej pory polscy turyści latali samolotami innych linii lotniczych. Wiążemy w tym przypadku pewne plany z podróżami turystów polskich i to zarówno w grupach orbisowskich jak i amatorów wojaży indywidualnych.

— Czy można określić liczbę pasażerów na nowej linii lotniczej?

— Przewidujemy, iż wykorzystanie miejsc pasażerskich na linii dalekowschodniej będziemy mieli zapewnione w 65%.

— Jak sądzę, na Bangkoku nie kończą się nasze plany linii lotniczej na Daleki Wschód?

— W ciągu trzech lat zamierzamy wydłużyć nasze połączenie z Bangkoku w dwóch kierunkach: do Tokio i Sydney.

— Dziękuję.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

Zdjęcie: Janusz Czerniak

JAK-42

Jak-42 opracowany w biurze konstruktorskim kierowanym przez Aleksandra Jakowlewa — jest nowym radzieckim samolotem pasażerskim przeznaczonym dla obsługi linii krótkich — magistralnych i lokalnych. Przewiduje się, że przy stale rosnących przewozach pasażerów i ładunków Jak-42 zastąpi na tych liniach samoloty Tu-134, Il-18 i An-24.

Samolot może przewozić 100—120 pasażerów z bagażem, pocztą i dodatkowymi ładunkami. Maksymalna masa ładunku handlowego samolotu wynosi 14,5 t.

Szeroki zakres zastosowań samolotu stawia znaczne wymagania dotyczące właściwości jego startu i lądowania. Należy przy tym wziąć pod uwagę, że według norm obowiązujących w ZSRR, a także w innych krajach, rzeczywistą długość lądowania mnoży się przez współczynnik 1,67. Oznacza to, że dla Jaka-42 długość lądowania znad przeszkody 15 m nie przekracza 1 100 m. Takie właściwości startu i lądowania uzyskano przez wyposażenie samolotu w silniki o stosunkowo dużym ciągu oraz względnie małe jednostkowe obciążenie powierzchni płata z jednoczesną jego mechanizacją. Boczne silniki mają otrzymać odwracacze kierunku ciągu.

Kabina pasażerska może być przystosowana do dwóch wersji użytkowania samolotu:

— „bagaż przy sobie" (w 100-miejscowej wersji dla linii lokalnych).
— „bagaż w kontenerach" (w 120-miejscowej wersji dla linii magistralnych).

Samolot jest wyposażony we własne schody dla pasażerów, w przedniej i tylnej części kadłuba. W wersji 100-miejscowej półki dla ręcznego bagażu znajdują się przy wejściach do samolotu, obok toalety i szatni. W ten sposób pasażerowie wchodzący do samolotu trafiają do pomieszczeń, w których zdejmują odzież wierzchnią i pozostawiają bagaż, a następnie przechodzą do kabiny. Wykluczone są więc przeciwne potoki pasażerskie. W wersji 120-miejscowej bagaż w standardowych kontenerach umieszcza się pod podłogą kabiny. Na wolnej od półek bagażowych przestrzeni ustawia się dodatkowe fotele, przy czym w obu wersjach odstąp między fotelami jest taki sam i wynosi 0,81 m.

Konstruktorzy Jaka-42 przy projektowaniu samolotu mieli stale na uwadze: prostotę konstrukcji, niezawodność i ekonomiczną sprawność samolotu. I tak m. in. w konstrukcji płata, elementu warunkującego w istocie okres użytkowania całego samolotu, zastosowano rozwiązanie jednoczęściowe. Umożliwi-

SAMOLOTY ŚWIATA

JAK-42

1975

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

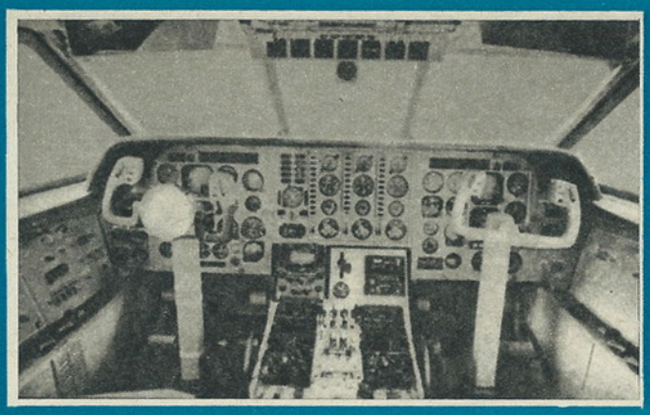
Rozpiętość	— 35,00 m
Długość	— 35,00 m

Masa:

Masa ładunku handlowego	— 10 500 kg
Masa ładunku handlowego max.	— 14 500 kg
Masa całkowita max.	— ok. 52 000 kg

Osiągi:

Prędkość przelotowa ekonomiczna	— 820 km/h
Prędkość podejścia do lądowania	— 210 do 220 km/h
Zasięg z ładunkiem 10 500 kg	— 1 850 km
Zasięg max.	— 3 000 km
Długość pasa lotniskowego	— 1 800 m



ło to uzyskanie równomiernego rozkładu obciążeń, pozwoliło wyraźnie zmniejszyć masę płata, pracochłonność i koszt produkcji. Zastosowano oryginalny system mechanizacji skrzydeł w czasie startu i lądowania. Zamiast trójszczelinowych klap — poszerzaczy, charakteryzujących się złożonością konstrukcji i znaczną masą, zastosowano znacznie prostszy sposób: klapy z odchylaczem tworzącym szczelinę, wychylaną krawędzią tylną oraz przerywacze. Umożliwiło to uzyskanie takich samych właściwości, jakie posiada płat z klapami złożonej konstrukcji, przy zachowaniu prostoty i lekkości.

System sterowania samolotem nie ma wzmacniaczy hydraulicznych. Zmniejszenie sił na sterownicach uzyskano głównie przez odpowiednie wspomaganie i aerodynamiczne wyważenie sterów. Pozwoliło to na znaczne uproszczenie systemu hydraulicznego samolotu, zwiększenie jego niezawodności i uproszczenie obsługi technicznej.

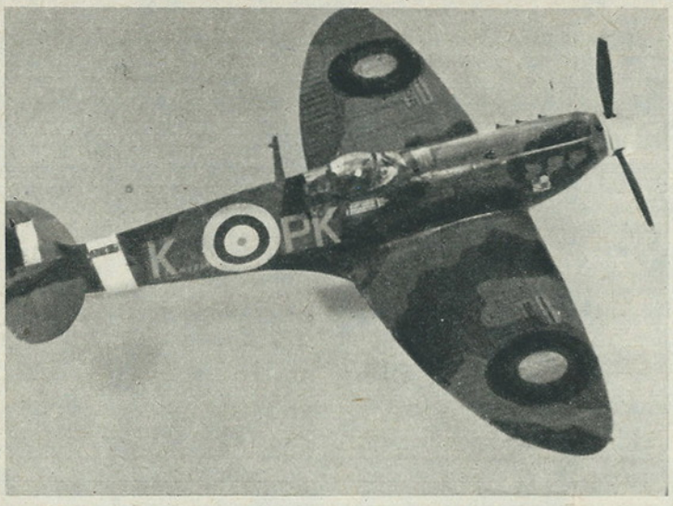
Szczególną uwagę konstruktorzy samolotu zwrócili na zapewnienie bezpieczeństwa lotów oraz na warunki pracy dwuosobowej załogi. Kabina załogi w Jaku-42 została uznana przez specjalistów lotnictwa cywilnego i przemysłu lotniczego ZSRR za najlepszą pod względem

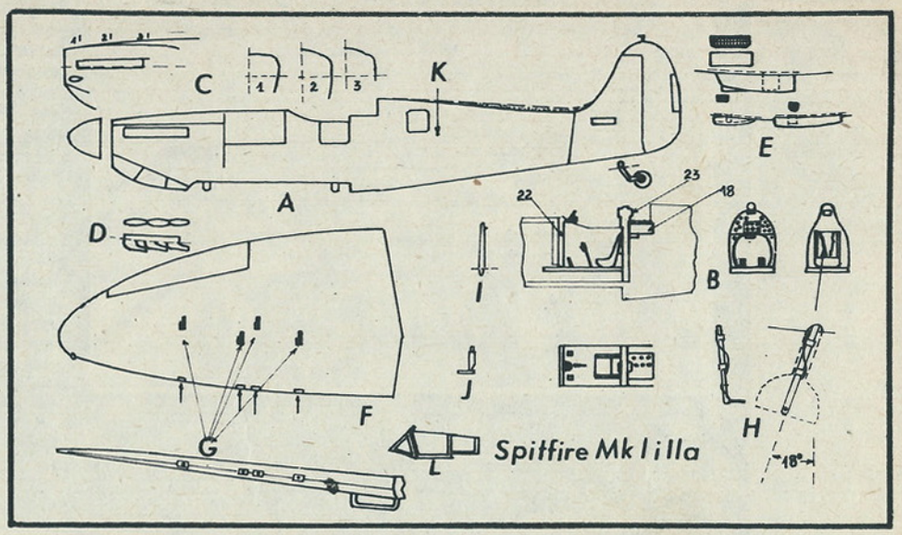
SAMOLOT PASAŻERSKI

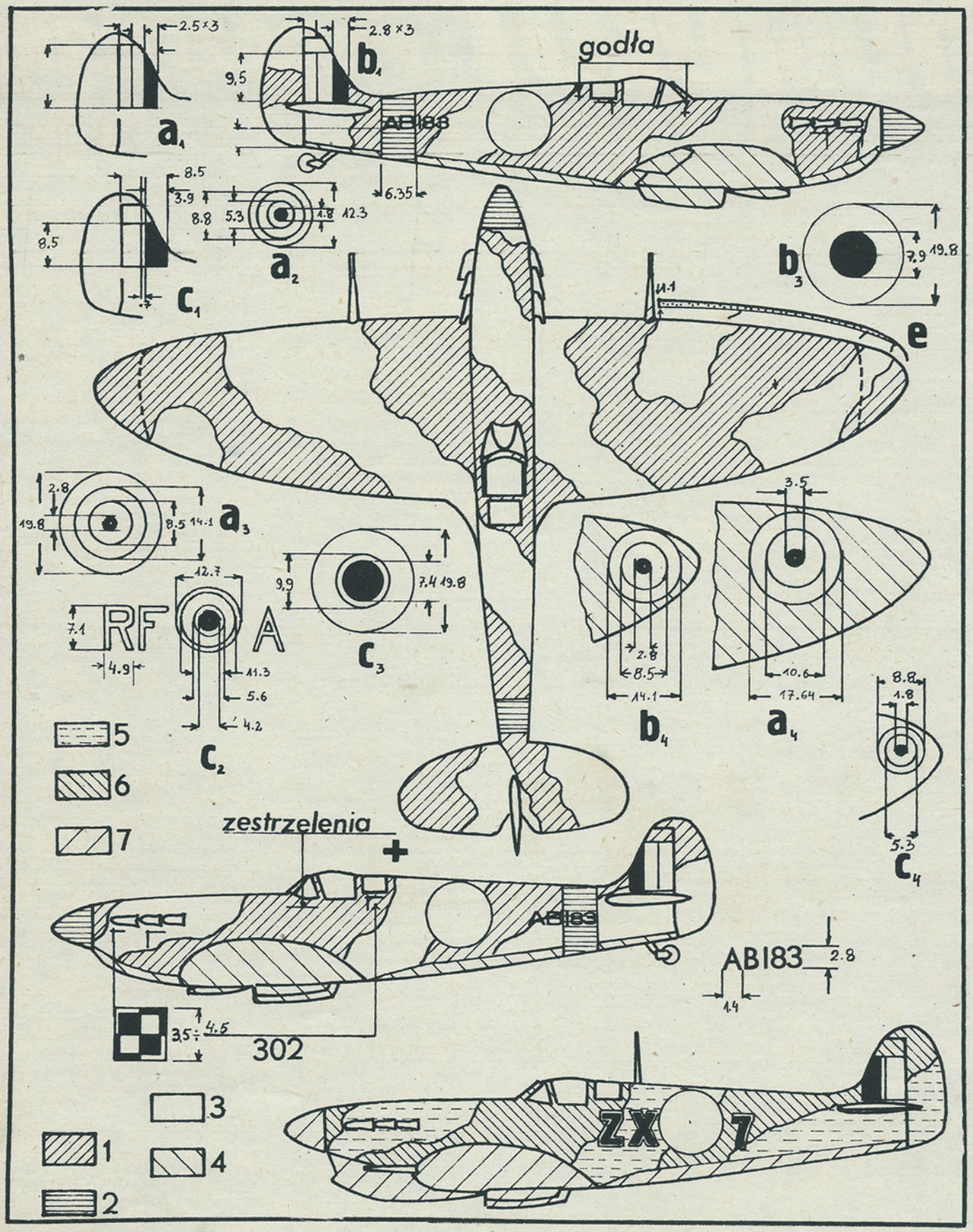
ergonomicznym. Wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne i łączności odpowiada wymaganiom II kategorii do lądowania ICAO. Wprowadzono centrale zobrazowania danych lotu oraz kontrolę pracy systemów i przyrządów pokładowych. Obecnie przeprowadza się wszechstronne badania użytkowe samolotu i poszczególnych jego elementów, włączając m. in. takie jak odporność na zderzenia z ptakami itp. Płatowiec ma mieć żywotność 30 000 h lotu (i 30 000 lądowań). Rozwijające 6 500 kG ciągu silniki turboodrzutowe konstrukcji Łotariewa będą miały żywotność 18 000 h. Ten dwuprzepływowy silnik turboodrzutowy charakteryzuje się najniższym w ZSRR zużyciem jednostkowym paliwa. W badaniach przeprowadzonych m. in. na trasie Moskwa — Leningrad Jak-42 wykazał o ok. 25 proc. mniejsze zużycie paliwa, przypadające na jednego pasażera, od Tu-134. Samolot Jak-42 będzie miał na magistralnych liniach bliskiego zasięgu jednostkowy koszt przewozu (1 tonokilometra) na poziomie 12,5 — 13,0 kopiejek.

Dla przyspieszenia załadunku i wyładunku w kadłubie o średnicy 3,8 m przewidziano pomieszczenie dla standardowych kontenerów lotniczych, stosowanych również w innych samolotach (m. in. Boeing, Douglas). W systemie obsługi technicznej samolotu postarano się jak najwięcej prac przenieść na okres po zakończeniu lotów. Do przyspieszenia pozostałych prac obsługowych służą szybko otwierające się wzierniki.

J.Cz.







MODEL SAMOLOTU SPITFIRE I-IX

Na rynku krajowym dostępne były trzy modele samolotu Spitfire Mk I i IIA. Są to: Revell Spitfire Mk I i IIA — model tak zły, iż nie nadaje się do przeróbki; Heller Spitfire Mk I — model stosunkowo dobry, którego najpoważniejszą wadą są skrzydła o zbyt małej rozpiętości oraz Polistill Spitfire Mk I — model, który posiada szereg drobnych usterek możliwych do usunięcia. Oto kilka praktycznych uwag.

Najbardziej trudnym do usunięcia błędem w modelu Polistill są imitacje nitów oraz linii podziału blach. Są one wykonane w podziałce 1:36, a nie 1:72. Trzeba więc w pierwszej kolejności starannie opiłować cały model drobnym papierem ściernym, aby usunąć nity. Zmniejszenie grubości linii podziału blach dokonujemy przy pomocy szpachlówki. Pozostałe poprawki, które należy wykonać, są następujące: 1. Model ma zły obrys tylnej części kadłuba. Posługujemy się szpachlówką zgodnie z rysunkiem A, po uprzednim wykonaniu wnętrza kabiny (rysunek B) i sklejeniu kadłuba (uzupełnić obszar zakropkowany). Jeżeli chcemy wykonać model Spitfire Mk IIA, poprawiamy przód kadłuba zgodnie z rysunkiem C. 2. Zgodnie z rysunkiem D wykonujemy nowe rury wydechowe. 3. W części dolnej płata wiercimy otwory wyrzutników łusek, a po sklejeniu płatów wykonujemw otwory imitujące wyloty KM-ów (wiertło 0.5 mm). — rysunek F. 4. Zgodnie z rysunkiem E, wykonujemy imitacje chłodnic i filtru chwytu powietrza do gaźnika. 5. Poprawiamy kształt goleni podwozia zgodnie z rysunkiem H. Należy także opiłować osłonę goleni do grubości ok. 0 4 mm. Kółka najlepiej mocować na osi wykonanej ze szpilek z metalowym łebkiem. Szpilkę mocujemy w goleni za pomocą Epidianu lub Cyjanopanu. 6. Wykonujemy drobne części wyposażenia zewnętrznego: jak: maszt antenowy (I), rurkę Pitot'a (J), lusterko wsteczne (K1) oraz otwory na zamocowanie anteny (k). 7. Wykonując model prototypu oraz samolotów pierwszej serii, należy wykonać nową osłonę kabiny pilota (L) oraz wykonać dwułopatowe śmigło.

Samoloty Spitfire malowane były zgodnie z instrukcją Ministerstwa Lotnictwa, która określała szczegółowo kształt pól barwnych dla wszystkich wersji Spitfire.

Oznaczenia na rysunku: 1. ciemnozielony (Humbrol Nr 30), 2. niebieskozielony (Nr 23), 3. brązowy lub średni szary w zależności od okresu, 4. lazurowoniebieski (1 część Nr 65 + 2 części Nr 34 = 7), 5. brązowy (Nr 29), 6. Piaskowy (Nr 63).

TOMASZ KOWALSKI

Na zdjęciu — model samolotu Spitfire Mk II z 315 Dywizjonu, z biało-czerwoną szachownicą.

Zdjęcie: T.K.

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

SAMOLOTY NA MISTRZOSTWA ŚWIATA

Od czasów sławnych challenge'ów sprzed wojny, polscy piloci samolotowi rajdowo-nawigacyjni po raz pierwszy stoją przed tak wielką szansą. Mają mianowicie wystartować w II Mistrzostwach Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich, które odbędą się w dniach od 11 do 14 sierpnia br. na lotnisku Wels w Austrii. Aeroklub PRL zgłosił już oficjalnie naszą reprezentację do tej imprezy i załatwił niezbędne formalności. Najlepsi nasi piloci od roku przygotowują się do tego występu. Przygotowania te zaczęły się rekonesansowym startem naszych reprezentantów w ubiegłorocznych mistrzostwach Austrii. Jak pamiętamy, Witold Świadek w silnej stawce wywalczył trzecie miejsce, a Stanisław Babiarz był czwarty. Nie mniej ważne od tego niewątpliwego sukcesu sportowego było rozeznanie warunków terenowych, specyfiki zawodów, zapoznanie się z regulaminem itp. W wyniku tego rekonesansu opracowano szczegółowy „plan Wels", którego celem jest wszechstronne i jak najlepsze przygotowanie naszych reprezentantów na mistrzostwa świata.

Poza przygotowaniem teoretycznym, potencjalni reprezentanci startowali we wszystkich ważniejszych zawodach i mistrzostwach w kraju, m.in. w ubiegłorocznych mistrzostwach Polski i w tegorocznych Lubelskich Zimowych Zawodach Samolotowych. W okresie zimowym zdobywali kondycję, m.in. na specjalnym zgrupowaniu w Wiśle. W okresie od 24 do 30 kwietnia br. trenowali intensywnie w powietrzu podczas zgrupowania w Jeleniej Górze. W dniach 19—26 czerwca br. wystartują w IV Pomorskim Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów.

Czytelnik chciałby zapewne wiedzieć, kto będzie bronił naszych barw narodowych w mistrzostwach świata w Austrii. Po wnikliwej obserwacji formy i przeanalizowaniu szans i możliwości, trener kadry narodowej, Zdzisław Dudzik, zaproponował następujące kandydatury: WITOLD ŚWIADEK z Aeroklubu Rzeszowskiego — trzykrotny mistrz Polski; KRZYSZTOF LENARTOWICZ z Aeroklubu Krakowskiego — dwukrotny wicemistrz Polski; EDWARD POPIOŁEK z Aeroklubu Krakowskiego — były mistrz Polski i zwycięzca Samolotowego Rajdu Przyjaźni o memoriał Żwirki i Wigury. Wybór wydaje się jak najbardziej słuszny. Cała trójka pilotów sprawdziła się wielokrotnie w walce sportowej i w pełni zasłużyła sobie na reprezentowanie barw narodowych w mistrzostwach świata.

Kolejnym etapem przygotowań reprezentantów będzie zgrupowanie w Nowym Targu, w dniach od 3 do 10 lipca br. Potem doskonalić się będą oni w macierzystych aeroklubach. Do Austrii odlatują już 6 sierpnia po to, by okres poprzedzający mistrzostwa świata poświęcić na ostatni trening do tej wielkiej imprezy. Wszystko byłoby więc w porządku, gdyby nie jedno, ale za to bardzo istotne ale. Reprezentacja Polski nie wie dotąd na jakich samolotach wystartuje w Wels.

Polski przemysł lotniczy, słusznie wietrząc w mistrzostwach świata dobry interes reklamowo-handlowy, obiecał wyposażyć reprezentację Polski w zmodyfikowane „Wilgi" i nowy samolot PZL-110, czyli licencyjną Socatę Rallye. Odpowiednie ustalenia w tej mierze podjęto w lutym br., w obecności przedstawicieli Centrali Handlu Zagranicznego Przemysłu Lotniczego PEZETEL, Centrum Naukowo-Produkcyjnego Samolotów Lekkich PZL-Okęcie i Aeroklubu PRL. Przemysł obiecał Aeoroklubowi PRL dostarczyć 5 nowych „Wilg" w I kwartale br. i PZL-110 na zgrupowanie w Jeleniej Górze. Tymczasem jeszcze w końcu maja br. były to tylko ustalenia na papierze.

W zaistniałej sytuacji nie jest wykluczone, że reprezentacja Polski, szczycącej się prężnym przemysłem lotniczym, wystartuje w mistrzostwach świata na... czechosłowackich Zlinach-42M, którymi dysponuje nasze lotnictwo sportowe. Niestety, trzeba się liczyć z taką ewentualnością, jeśli do zgrupowania w Nowym Targu przemysł lotniczy nie dostarczy naszym reprezentantom nowych samolotów. Byłby to najwyższy czas. Piloci muszą się bowiem wlatać w egzemplarz maszyny, na której mają wystartować w tak poważnej próbie. Tymczasem przemysł lotniczy, wbrew swym pierwotnym ustaleniom, dostawę PZL-110 obiecuje dopiero na 1 sierpnia, a nowe „Wilgi" aż na IV kwartał br. Wielka to szkoda. Przede wszystkim dla... polskiego przemysłu lotniczego. Ewentualny i nie wykluczony przecież sukces naszych reprezentantów w mistrzostwach świata byłby bowiem najlepszą reklamą dla latających wyrobów ze znakiem PZL.

Halny

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

NAGRODA „PIÓRO IKARA"

Od wielu lat rozwija pożyteczną działalność Klub Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Od reaktywowania w 1957 r. po dzień dzisiejszy członkowie Klubu popularyzują lotnictwo w ogóle, a w szczególności lotnictwo polskie. Specyfika i złożoność publicystyki lotniczej, przede wszystkim dla kolegów, którzy bliżej nie znali lotnictwa i jego spraw, były często trudne do pokonania. Stąd też niekiedy ukazywały się publikacje prasowe niewłaściwie interpretujące wydarzenia lotnicze. Umiejętne jednak wdrażanie przez zarząd KPL swych członków w zagadnienia lotnicze poprzez szkolenie lotnicze, pokazy sprzętu, spotkania z lotnikami, sesje wyjazdowe i konferencje prasowe wpłynęły na wzrost poziomu publikacji prasowych.

Członkowie Klubu pracują zawodowo prawie we wszystkich dużych miastach naszego kraju. Największe skupiska publicystów lotniczych znajdują się w Warszawie, Wrocławiu, Poznaniu i Krakowie. Najczynniejsze są dwie grupy członków Klubu Publicystów Lotniczych: pierwsza — zajmująca się problematyką lotnictwa sportowego, druga — interesująca się zagadnieniami transportu i komunikacji lotniczej.

W celu większego zainteresowania dziennikarzy tematyką lotniczą zarząd Klubu przeprowadził z powodzeniem w 1969 r. po raz pierwszy — przy wydatnym poparciu ZG SDP — konkurs pod nazwą PIÓRO IKARA. Konkurs ten dotyczył prac publikowanych przez członków Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich w 1968 r. Pierwsze uroczyste wręczenie nagrody odbyło się w listopadzie 1969 r.

Zainteresowanie członków Klubu (ale nie tylko) współzawodnictwem w publicystyce, a zwłaszcza powodzenie pierwszego przedsięwzięcia, wpłynęło na decyzję rokrocznego ogłaszania konkursu na najlepsze publikacje prasowe, audycje radiowe i telewizyjne o tematyce lotniczej.

Poczynając od 1968 r., nagrody Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich pod nazwą PIÓRO IKARA otrzymali: red. Tadeusz Malinowski (Skrzydlata Polska), red. Andrzej Macko (Kulisy), red. Henryk Kucharski (Skrzydlata Polska), red. Bogusław Witkowski (Gromada Rolnik Polski), red. Jerzy Pomianowski (Skrzydlata Polska), red. Andrzej Mroczek (Kierunki), red. Henryk Chądzyński (Życie Warszawy), red. red. Janusz Babiejczuk i Bronisław Dostatni (Perspektywy), red. Jerzy Zarębski (Skrzydlata Polska), red. Bogdan Bartnikowski (Żołnierz Polski), red. Jerzy R. Konieczny (Skrzydlata Polska), red. Krzysztof Blauth (Sportowiec), red. Bronisław Moryc (Wiraże), red. red. Hanna Kloza i Andrzej Macko (TVP Wrocław), red. red. Henryk Pacha i Wiesław Fuglewicz (TVP Wrocław), red. Rajmund Kuliński (Polskie Radio — Warszawa).

Nagrody za rok 1976 wręczone zostały na uroczystym spotkaniu w Domu Dziennikarza w Warszawie, które odbyło się 27 maja 1977 r. w okresie trwania Dni Kultury, Oświaty, Książki i Prasy. Dwie równorzędne nagrody otrzymali: red. Paweł Elsztein (Skrzydlata Polska) oraz. red. Tadeusz Stępień (Kurier Polski).

Tak więc już po raz dziewiąty publicyści lotniczy otrzymali nagrodę pod nazwą PIÓRO IKARA. W roku przyszłym przyznana będzie nagroda jubileuszowa — dziesiąta.

Czytając listę nagrodzonych nietrudno zorientować się, iż najwięcej, a właściwie najczęściej nagrodę PIÓRO IKARA otrzymywali dziennikarze naszej redakcji. Jest to w pełni zrozumiałe. Dziennikarze „Skrzydlatej Polski" bowiem piszą wyłącznie o lotnictwie, a praca zawodowa, którą wykonują, ściśle powiązana jest z lotnictwem i astronautyką. Ale i wymagania jurorów, którzy oceniają materiały prasowe zgłoszone na konkurs, są bardziej surowe w stosunku do dziennikarzy „Skrzydlatej", niż wobec publicystów pracujących w dziennikach, czasopismach lub PR i TV.

Tak więc wbrew przypuszczeniom, dziennikarzowi „Skrzydlatej" trudniej jest uzyskać nagrodę, niż każdemu innemu publicyście.

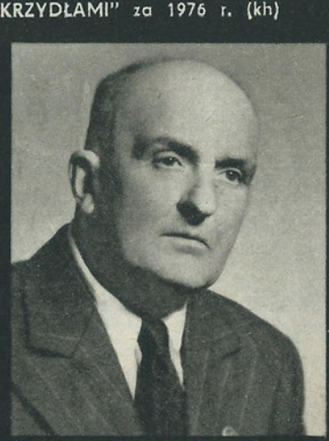
Konkurs o nagrodę PIÓRO IKARA za rok 1977 trwa od stycznia do grudnia br. Ogłoszenie wyników nastąpi w maju 1978 r.

Obserwator

SYLWETKA TYGODNIA

WŁADYSŁAW SZAJKOWSKI

W 1937 r., czyli 40 lat temu, dwudziestoletni wówczas Władysław Szajkowski zaczął latać na szybowcach w Fordonie. Doskonalił się potem w lataniu w Sokolej Górze. Powołany wkrótce do wojska, służył jako pilot w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu. Czas wojny spędził w hitlerowskim obozie. Po wyzwoleniu kraju wrócił natychmiast do latania. 17 stycznia 1946 r. podjął pracę w Aeroklubie Poznańskim. Uczestniczył w kursach unifikacyjnych dla instruktorów szybowcowych w Inowrocławiu i dla instruktorów samolotowych w Ligocie Dolnej. Potem szkolił młodzież lotniczą w filiach Aeroklubu Poznańskiego w Gnieźnie i Zielonej Górze. Przez pewien czas pracował w Lęborku i w Fordonie, gdzie był szefem wyszkolenia. Powraca jednak do Aeroklubu Poznańskiego, w którym aż do 1973 r. jest szefem wyszkolenia. Po latach pracy na tym odpowiedzialnym stanowisku ustępuje miejsca młodszym, ale nie rezygnuje ze szkolenia młodzieży w powietrzu. Jak dawniej jest codziennie na lotnisku i służy młodszym pilotom swym bogatym doświadczeniem lotniczym. W bieżącym roku pragnie przejść na zasłużoną emeryturę. I chociaż nie będzie to oznaczało całkowitego rozstania się z lotnictwem, już teraz może być dumny ze swego dorobku. Ucząc młodzież sztuki latania, wylatał ponad cztery tysiące godzin na szybowcach i samolotach. W czasie swej ponad trzydziestoletniej pracy instruktorskiej wyszkolił i współuczestniczył w szkoleniu ponad trzech tysięcy pilotów! Wielu jego wychowanków z powodzeniem zasiadało i zasiada nadal za sterami samolotów cywilnych i wojskowych. Instruktor pilot Władysław Szajkowski dobrze więc zasłużył się lotnictwu polskiemu. Wyrazem tego są odznaczenia i wyróżnienia jakie otrzymał. Za wieloletnią działalność zawodową i społeczną w lotnictwie sportowym został też uhonorowany przez naszą redakcję „BŁĘKITNYMI SKRZYDŁAMI" za 1976 r. (kh)

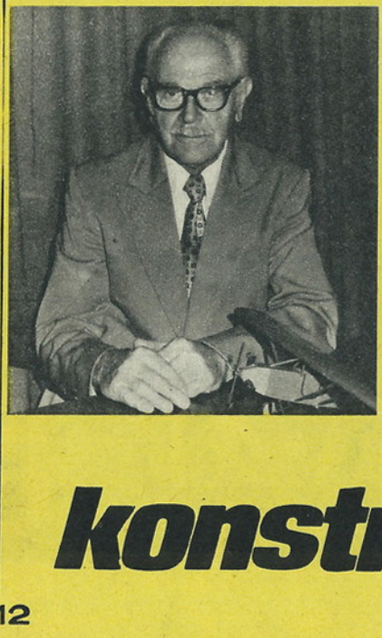


Medal pamiątkowy, którzy otrzymał Józef Medwecki na I Krajowym Konkursie Awionetek w 1927 r., za najlepsze wyniki uzyskane na samolocie sportowym jego konstrukcji (464 pkt.).

Po 37 latach odwiedził Polskę, w lipcu 1976 r., Józef Medwecki, konstruktor lotniczy. W czasie spotkania w redakcji zwróciliśmy się do niego z prośbą o napisanie wspomnień o jego działalności lotniczej z okresu międzywojennego. Ostatnio otrzymaliśmy z Kanady wspomnienie Józefa Medweckiego, które publikujemy z nieznacznymi skrótami. Dotyczy ono przede wszystkim konstrukcji samolotów, które były pasją Józefa Medweckiego. Poza pracą zawodową Józef Medwecki był w latach trzydziestych sekretarzem Aeroklubu PWS w Białej Podlaskiej i prezesem Lubelskiego Klubu Lotniczego (Aeroklubu Lubelskiego).

Nie wiem ile tysięcy ludzi urodziło się w tym roku co ja, ale zawsze odnosiłem rok 1903 do tego historycznego wydarzenia — pierwszego lotu człowieka na maszynie cięższej od powietrza.

Zdjęcie współczesne Józefa Medweckiego, autora wspomnienia.



Moje bliskie zetknięcie się z lotnictwem nastąpiło, kiedy miałem 10 lat (tj. rok przed pierwszą wojną światową). Mój ojciec wysłał mnie i mego młodszego o rok brata na wakacje do naszej kuzynki pod Wiedeń. Mieszkałem wtedy w moim rodzinnym mieście Zatorze, które było pod zaborem austriackim. Matka moja zmarła kiedy miałem 7 lat i ojciec wysyłał nas prawie co każde wakacje do krewnych.

Miasteczko noszące nazwę Fischamend, gdzie spędziliśmy wakacje, leży niedaleko Wiednia nad Dunajem i było wtedy bazą lotniczą. Wujek mój (ojciec kuzynki) zaprowadził nas kilka razy na lotnisko, gdzie hangarowano znane wówczas samoloty „Taube" (gołąb) konstrukcji inż. Rumplera. Była tam szkoła pilotażu i prawie codziennie (w pogodne dni) ćwiczyły co najmniej trzy samoloty. Jeden manewrował na ziemi, próbując lotek i steru kierunku, drugi kołował nad lotniskiem na wysokości około 100 do 200 m, a inne latały znacznie wyżej nad lotniskiem i nad miastem. Były tam także dwa duże długie hangary, mieszczące średniej wielkości, żółte sterowce w kształcie grubego cygara (jak wszystkie sterowce sztywnej konstrukcji), napędzane dwoma śmigłami. Zaobserwowałem wtedy, że te sterowce mogły latać tylko przy dobrej pogodzie i były bardzo trudne do manewrowania podczas silnych wiatrów. Natomiast samoloty latały jak ptaki przy prawie każdych możliwych warunkach atmosferycznych. Raz byłem świadkiem, jak sterowiec został w locie treningowym zaskoczony burzą i miotany wichurą nad miastem nie mógł bezpiecznie wylądować bez pomocy obsługi naziemnej. Brygada ratunkowa na ciężarówce pospieszyła na pomoc. Żołnierze, trzymając za liny spuszczone ze sterowca, poprowadzili go nad lotnisko i w końcu do hangaru.

Było to podczas tych wakacji, kiedy po raz pierwszy zetknąłem się dosłownie z samolotem. Wujek zaprowadził nas raz na stację kolejową, gdzie stał rozmontowany samolot przygotowany do wysyłki. Za zezwoleniem wujka wgramoliłem się do kadłuba na fotel pilota. Poruszałem drążkiem sterowym, ale do orczyka naturalnie nie dostałem. W owym czasie, w początkach rozwoju lotnictwa, była to dla mnie, 10-letniego chłopaka, niebywała sensacja.

Może to pierwsze zapoznanie się z samolotem, a później wpływ mojego serdecznego przyjaciela szkolnego, Augusta Zdaniewskiego (przyszłego konstruktora lotniczego), były powodem mojego zainteresowania konstrukcją samolotów i oddania się z zamiłowaniem pracy w przemyśle lotniczym.

Moją pierwszą „konstrukcją" był model górnopłata zrobiony z twardego papieru (podczas wakacji w Fischamend). Modelik ten miał rozpiętość około 15 cm, skrzydła były wygięte uzyskując lekko wypukły profil, a śmigło — z tekturki, zamocowane na szpilce. Kiedy postawiłem model pod wiatr, śmigiełko się obracało, a samolot (jak mi się wtedy wydawało) odrywał się lekko od ziemi.

Kilka lat później miałem okazję zabawienia się budowaniem modelu latającego, którego niestety, nie ukończyłem. Dopiero 10 lat później, w 1927 r., zrealizowałem moją pierwszą prawdziwą konstrukcję lotniczą: dwumiejscowy samolot sportowy HL-2.

W tym czasie, będąc na ostatnim roku studiów w Wyższej Państwowej Szkole Przemysłowej w Krakowie, oglądałem z bliska samolot przechowywany w jednej z sal szkolnych. Kadłub i skrzydła były w szkielecie, bez pokrycia, i mogłem dobrze obserwować ich konstrukcję. Przedmiotu o budowie samolotów nie było, niestety, w programie szkoły i niewiele zdobyłem korzyści z tego tylko oglądania.

Dopiero kiedy zacząłem pracować w przemyśle lotniczym (początkowo jako detalista w biurze konstrukcyjnym w firmie „Samolot S.A." w Poznaniu), chodziłem na wieczorowe wykłady aerodynamiki, prowadzone przez prof. inż. G. Mokrzyckiego i zacząłem studiować czeską książeczkę (polskiej literatury wtedy, niestety, nie miałem) o konstrukcji samolotów sportowych pt. „Jak se stavi sportovni letadelko?". z

Wiadomości z aeronautyki i informacje znalezione w tej czeskiej książce, jak również obserwacje konstrukcji samolotów budowanych przez firmę „Samolot S.A.", nie pomijając pomocy mojego przyjaciela i kolegi, wyżej wspomnianego Augusta Zdaniewskiego, pozwoliły mi już po jednym tylko roku pracy w lotnictwie na zaprojektowanie samolotu sportowego własnej konstrukcji.

Po zatwierdzeniu obliczeń przez IBTL i zorganizowaniu chętnych pomocników (m. in. kilku fachowców) zacząłem budować. Materiały częściowo kupiłem, częściowo dostałem z fabryki, a silnik (3 cylindrowy Anzani-35 KM) wypożyczyła mi LOPP.

Budowa była prawie pionierska, prowadzona również po pionierśku przez kilku innych amatorów w tym czasie. Detale samolotu, jak ramy kadłubowe i żebra skrzydłowe, sam kleiłem z listewek i kawałków sklejki, ślęcząc nad robotą na poddaszu domu mieszkalnego, gdzie byłem lokatorem. Kadłub złożyliśmy na przyrządzie umieszczonym w pustej hali na dworcu kolejowym w Poznaniu. Halę tę dostaliśmy bezpłatnie od kierownika stacji, który sam był bardzo zainteresowany konstrukcjami lotniczymi. Skrzydła zostały zmontowane w szopie przy fabryce, a całość na dziedzińcu i w hangarze.

Ponieważ jednym z celów budowy było wzięcie udziału w Pierwszym Konkursie Awionetek, a czas jaki nam pozostał bardzo krótki, nieraz pracowaliśmy do późna w nocy. Raz nawet nie pojechałem do domu (z Ławicy do Poznania) i po długiej pracy wieczorem przespałem resztę nocy na drewnianej ławce w kotłowni, aby być wcześnie rano przy pracy i wykończyć maszynę w terminie.

Samolot sportowy został oblatany przeez pilota 3 Pułku Lotniczgo w Poznaniu, Władysława Szulczewskiego. Pokołował do miejsca startu i pilot włączając pełne obroty silnika zaczął się od nas oddalać. W połowie lotniska zwolnił i zawrócił, kołując z powrotem do nas. Zaczęliśmy biec naprzeciw niego, żeby się dowiedzieeć co się stało, a on znowu zrobił pół obrotu przed nami i zaczął rozpędzać maszynę, tym razem z podniesionym ogonem. Zorientowałem się, że aby nabrać odpowiedniej prędkości potrzebnej do startu samolotu o tak małej mocy silnika, trzeba drążek sterowy pocisnąć do przodu, nie tak jak na Spadach (450 KM), na których latał w pułku. Start udał się tym razem bez trudu i kiedy samolot oderwał się od ziemi, czułem jak moje nogi uginały się w kolanach ze wzruszenia.

W przeddzień konkursu Szulczewski wystartował do Warszawy. Niedaleko Warszawy pękła rurka doprowadzająca benzynę ze zbiornika i lot zakończył się przymusowym lądowaniem. Zanim znaleźliśmy kowala, któryby ewentualnie rurkę zalutował, upłynęło sporo czasu i mój samolot przyleciał do Warszawy dopiero następnego dnia, już po rozpoczęciu konkursu. Oficjalnie nie wziąłem więc udziału w konkursie, ale na moją prośbę komisja zgodziła się przeprowadzić wszystkie próby poza konkursem, dla oceny samolotu. Ostatnim warunkiem konkursu był przelot z Warszawy do Lublina i z powrotem. Na nieszczęście w powrotnym locie silnik się zatarł i Szulczewski musiał lądować na bardzo mokrym gruncie, lawirując między kopami siana. Koła ugrzęzły do osi i samolot robiąc kozła spoczął na skrzydłach do góry kołami.

Komisja zgodziła się policzyć punkty na podstawie przelotu w jedną stronę, z tym, że obliczona prędkość przelotowa została zmniejszona o 20 km/h z powodu tylnego wiatru.

Pomimo tego mój samolot otrzymał w sumie 464 pkt., czyli 5 punktów więcej niż RWD, któremu przypadła pierwsza nagroda. Miałem satysfakcję z mojej konstrukcji, która pozwoliła na osiągnięcie tak zadowalającego wyniku.

Niestety, samolot został — podczas transportu z miejsca wypadku na stację kolejową w Warszawie — tak dalece uszkodzony (ciężarówka wioząca go przewróciła się), że po przybyciu do Poznania był w stanie nie nadającym się naprawy. Z żalem więc porąbałem własnoręcznie skrzydła i kadłub, a silnik zwróciłem do LOPP. Został on później użyty w samolocie sportowym Michała Offierskiego.

Myśląc o następnych konstrukcjach lotniczych, nie odczułem zanadto straty mojego pierwszego samolotu i wiosną 1928 r. zaprojektowałem dwumiejscowy samolot sportowy z silnikiem Anzani 45 KM. Został on jednak tylko na papierze, bo w warunkach 2 Konkursu Awionetek nacisk położono na dobry stosunek ciężaru użytkowego do ciężaru własnego, a wzór na obliczenie punktów za osiągnięcie praktycznego pułapu podawał liczbę metrów do 2 potęgi wydrukowany w sposób (W2), który ja odczytałem jako liczbę metrów pomnożoną przez 2. Wobec tego zaniechałem budowy tego dwumiejscowego samolotu sportowego (który wnioskując z charakterystyki i kształtu miałby na pewno szansę zdobycia I nagrody) i zaprojektowałem samolot czteromiejscowy MN-3 z tym samym silnikiem 45 KM. Ten został zbudowany i wziął udział w 2-gim Konkursie Awionetek w 1928 r. Niestety, stosunek ciężaru użytkowego do ciężaru własnego, który był niezaprzeczalnie najlepszy ze wszystkich zgłoszonych do konkursu, nie zaważył dodatnio na całkowitej ilości punktów z powodu straty punktów za pułap. I miejsce zdobyli bracia Działowscy

konstruowanie SAMOLOTÓW

z Krakowa, którzy aby obniżyć ciężar własny awionetki wyjęli z maszyny nie tylko poduszki z foteli, ale zdemontowali także rurę wydechową.

W projektowaniu moich samolotów sportowych oznaczonych literami MN współpracował ze mną inż. Zygmunt Nowakowski, który konstruował wiele detali.

Samolot MN-3 przebudowano później na dwumiejscowy, przy czym silnik Anzani 45 KM (6 cylindrów w gwiazdę) zastąpiono silnikiem „Cirrus" 85 KM (4 cylindry w rząd), a dwa fotele usunięte spod skrzydeł dały miejsce na duży zbiornik paliwa, zwiększając w ten sposób zasięg samolotu. Samolot ten otrzymał nazwę MN-4 i został oblatany przez IBTL. Ocena badań wykazała nadzwyczajne wyniki. Samolot był tak świetnie wyważony, że latał prawie bez użycia drążka sterowego, tj. wznosił się przy zwiększaniu obrotów silnika i opadał po jego wyłączeniu. Był w ogóle bardzo łatwy w manewrowaniu i bezpieczny w locie (np. wprowadzony w korkociąg wychodził z niego samoczynnie po puszczeniu sterów przechodząc do lotu ślizgowego).

W 1930 r. LOPP ogłosiła konkurs na budowę dwumiejscowego samolotu sportowo-szkolnego i zakupiła w tym celu silnik Genet o mocy 80 KM (5 cylindrów w gwiazdę). W warunkach konkursu wymagana była m.in. zamiana bagażnika na trzecie miejsce pasażerskie. Zaprojektowałem wówczas dwupłatowiec MN-5. Firma „Samolot S.A." przyjęła zlecenie od LOPP na budowę tego samolotu z tym, że prace konstrukcyjne będą wykonane poza zajęciami w biurze firmowym.

Samolot ten spełnił wszystkie warunki konkursu, włączając ciężar własny w granicach plus 10 proc. (inne samoloty były cięższe), małą prędkość lądowania i stosunkowo dużą prędkość podróżną, jak również składane skrzydła i bagażnik zamieniany na trzecie miejsce. Był to jedyny samolot polskiej konstrukcji ze składanymi skrzydłami i jedyny w konkursie, który przeleciał dookoła Polski z trzema osobami. Mimo dobrej charakterystyki, nie został zamówiony do budowy seryjnej, gdyż w tym czasie firma „Samolot" budowała szkolny samolot AVRO z licencji angielskiej. Samolot MN-5 został później przydzielony przez LOPP do Klubu Lotniczego w Wilnie.

Po zamknięciu wytwórni „Samolot" w 1930 r. zacząłem pracować w Podlaskiej Wytwórni Samolotów, skąd wkrótce po zredukowaniu personelu i dwóch miesiącach bezrobocia zostałem przyjęty do Plage-Leśkiewicza w Lublinie. Tam pracowałem przy prototypie dużego dwusilnikowego wodnosamolotu na dwóch pływakach (przeznaczonego do ataków torpedowych) konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego, szefa biura. Oprócz kilku drobnych zadań (jak np. kabina operatora radiowego) konstruowałem głównie płat, robiąc obliczenia pod kierunkiem inż. Teraszkiewicza z IBTL. Płat był olbrzymi w porównaniu do samolotów sportowych — 28 m rozpiętości z profilem przy kadłubie ponad 2 m długim i 80 cm grubym. Inż. Kurman wyraził się nawet: „daliście do konstruowania takiego kolosa specjaliście od samolotów sportowych".

Samolot Medweckiego HL-2 przygotowujący się do startu. Był to dwumiejscowy samolot sportowy konstrukcji drewnianej, o układzie górnopłata ze stałym podwoziem.

Samolot Józefa Medweckiego HL-2 oblatany wczesną jesienią 1927 r. w Poznaniu. Na zdjęciu od lewej stoją: pil. Władysław Szulczewski, dziennikarka Trzcińska-Kosterbina oraz Józef Medwecki.

Cztery lata przed wybuchem II wojny światowej zacząłem znowu pracować w PWS w Białej Podlaskiej, początkowo jako zastępca, a potem jako kierownik biura konstrukcyjnego. Ówczesna dyrekcja firmy uprzedziła mnie, abym się nie zajmował konstruowaniem i budową samolotów sportowych. Było to po prostu „podcięciem moich skrzydeł".

Nikt mi jednak nie mógł zabronić myślenia o konstrukcjach lotniczych i kiedy Ministerstwo Spraw Wojskowych krótko przed wojną ogłosiło konkurs na dwumiejscowy samolot wywiadowczy z karabinem maszynowym na obrotnicy, przystąpiłem do tego konkursu, składając projekt samolotu o kształcie nieco odmiennym od tych, które wówczas budowano i użytkowano.

Był to płatowiec ze skrzydłami w górnej części kadłuba. Miał on statecznik pionowy i ster kierunku poniżej usterzenia poziomego, dla uzyskania wolnego pola ostrzału z obrotnicy. Drugą cechą charakterystyczną było składane podwozie, pomysł po raz pierwszy zastosowany w samolotach tego rodzaju przez polskiego konstruktora. Współpracownikiem w projektowaniu tego samolotu był mój kolega szkolny i przyjaciel Andrzej Wałach.

Na konkurs zgłoszono kilka projektów. Ministerstwo nie przyznało jednak nikomu nagrody, nawet nagrody pocieszenia za niezwykłą konstrukcję.

Później po skończeniu wyżej wspomnianego projektu nurtowała we mnie ciągle chęć budowania płatowców własnej konstrukcji i w końcu, kilka miesięcy przed wybuchem wojny, zaprojektowałem i zbudowałem samolot sportowy M-9.

Był to górnopłatowiec z zamkniętą kabiną, z owiewkami na kołach i w ogóle o znacznie lepszym opracowaniu aerodynamicznym niż moje poprzednie konstrukcje. Członkowie Klubu Lotniczego w Białej Podlaskiej zgodzili się pomóc w budowie, a materiały pochodziły od 10 polskich firm w zamian za reklamę w formie emblematów wymalowanych na osłonie silnika. Silnik został, jak zwykle, wypożyczony przez LOPP. Kadłub z rur stalowych spawanych (dwie podłużnice na dole i jedna u góry) wystawiono (w szkielecie, bez pokrycia płóciennego) wraz z modelem na Targach Wschodnich we Lwowie w maju 1939 r.

Samolot oblatano w sierpniu, a w pierwszych dniach wojny został przez władze lotnicze zarekwirowany do służby łącznikowej i odprowadzony lotem z Białej Podlaskiej na lotnisko pod Lwowem. Co się później z nim stało, nie wiem. Ktoś mi mówił, że widział go gdzieś w Rumunii i na tym słuch o nim zaginął.

Z wybuchem wojny zakończyła się moja działalność w budowaniu lekkich samolotów własnej konstrukcji.

Między innymi emigrantami — pracownikami technicznymi polskiego lotnictwa dostałem się do Francji, gdzie (po zwolnieniu ze służby wojskowej i przydzieleniu do pracy w przemyśle) byłem zatrudniony w biurze konstrukcyjnym wielkiej firmy lotniczej „Societe de Construction Aeronautique du Sud-Est" projektując wyrzutniki bombowe, najpierw w Paryżu a potem po najeździe Niemiec hitlerowskich — w Marsylii, aż do zawieszenia broni. Po długich staraniach zakończonych wydostaniem się z Francji, polscy konstruktorzy lotniczy podjęli dalszą tułaczkę. Ja z kilku innymi, dzięki inż. W. Jakimiukowi, dostałem się do Kanady. Pracowałem tam aż do końca wojny, w biurach konstrukcyjnych przemysłu lotniczego. Najpierw w firmie de Havilland, gdzie byłem kierownikiem grupy wyposażenia radiowego dla samolotu pościgowego „Mosquito", potem w mniejszej firmie produkującej zawory i giętkie przewody hydrauliczne.

Po wojnie dostałem pracę w kanadyjskiej fabryce maszyn rolniczych Massey-Ferguson, w której byłem konstruktorem przez 22 lata aż do pójścia na emeryturę.

W tym czasie myślałem niejednokrotnie o konstruowaniu samolotów sportowych. Zrobiłem nawet szkice dwumiejscowego górnopłatowca z kabiną z przodu i silnikiem z tyłu, na podwoziu o trzech kołach (jedno małe, sterowane, z przodu, a dwa główne poza środkiem ciężkości), do którego wsiadałoby się jak do samochodu.

Nie było tu, niestety, w Kanadzie odpowiednich warunków do kontynuowania konstrukcji lotniczych na własną rękę. Z żalem więc musiałem trzymać się pracy, która dawałaby mi warunki egzystencji i zapewniała jaką taką przyszłość.

Na zakończenie chciałbym wspomnieć, że w czasie mojej pracy lotniczej w Polsce, otrzymałem Srebrny Krzyż Zasługi za działalność w przemyśle lotniczym. Krzyż ten, w moim mniemaniu, dostałem jak wielu innych w przemyśle w tym samym czasie tylko dlatego, że rząd co roku wydawał pewną ilość odznaczeń: krzyże brązowe dla rzemieślników i majstrów, srebrne dla inżynierów, a złote dla kierowników i dyrektorów. Bez wątpienia zawsze byli tacy ludzie, którzy zasługiwali na odznaczenia, ja jednak nie przywiązywałem do tego dużego znaczenia, bo praca w przemyśle lotniczym była moim zawodem i obowiązkiem w stosunku do moich przełożonych.

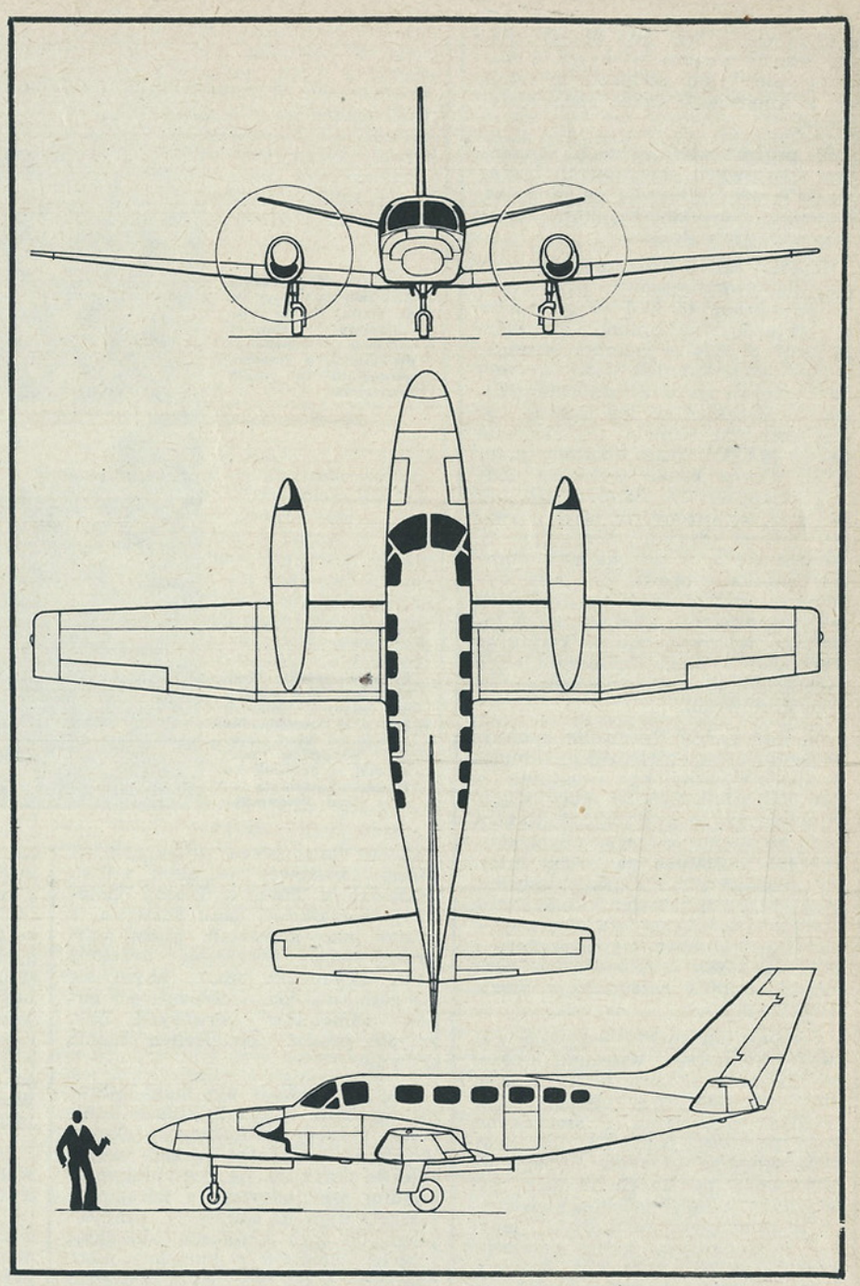
Niestety, nie wszyscy poświęcający się jakiejś idei mają szczęście uzyskać uznanie i wyróżnienie. Ja osobiście nie czułem się pokrzywdzony, mając zawsze wielkie wewnętrzne zadowolenie z moich poczynań i wyników z pracy w lotnictwie, z której pozostały mi przyjemne i wzruszające wspomnienia.

JÓZEF MEDWECKI

było moją pasją

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SAMOLOT SŁUŻBOWO-DYSPOZYCYJNY CESSNA-441 „CONQUEST"



Conquest znaczy po angielsku podbój. Chodzi tu zapewne o podbój rynku samolotów służbowo-dyspozycyjnych, którego zamierzają dokonać amerykańskie zakłady lotnicze Cessna nowym samolotem Cessna-441 „Conquest".

Jest to pierwszy samolot tej wytwórni napędzany silnikami turbośmigłowymi. Ma on wypełnić lukę pomiędzy całą gamą samolotów o napędzie tłokowym, a odrzutowym „Citation".

Kształt samolotu jest bardzo zbliżony do innej konstrukcji tejże wytwórni, samolotu Cessna-404 „Titan" („SP" nr 20/1976).

Prototyp samolotu został oblatany 26 sierpnia 1975 r., próby zakończono pomyślnie, a pierwsze dostawy rozpoczynają się w końcu bieżącego roku. Wytwórnia spodziewa się dużego zapotrzebowania na samolot i przygotowała oprzyrządowanie do produkcji 15 samolotów miesięcznie.

Samolot wyróżnia się dużą prędkością przelotową (ponad 500 km/h na wysokości do 10 000 m), tzn. praktycznie „ponad pogodą".

Cessna-441 „Conquest" jest 10-miejscowym, dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Trójdzielny płat o obrysie prostokątno-trapezowym wyróżnia się dużym wydłużeniem i niewielkim wzniosem. Profil laminarny, zmodyfikowany (zbliżony do profili superkrytycznych). W trapezowych częściach płata zastosowano duże skręcenie aerodynamiczne.

Konstrukcja jednodźwigarowo-kesonowa, z pracującym pokryciem duralowym, klejonym do żeber i podłużnic, co zapewnia gładkość powierzchni.

Klapy — poszerzacze Fowlera, czteroczęściowe, wysuwane hydraulicznie. Lotki szczelinowe.

Kadłub konstrukcji półskorupowej, o przekroju owalnym. Ciśnieniowa, klimatyzowana kabina mieści dwuosobową załogę oraz do ośmiu indywidualnych foteli pasażerskich zapewniających wysoki komfort podróży.

Wejście przez drzwi z lewej strony kadłuba, za skrzydłem. Dolna część drzwi otwiera się w dół, tworząc schody.

W dziobie kadłuba i w tyle kabiny mieszczą się obszerne bagażniki.

Usterzenie klasyczne, wolnonośne. Usterzenie pionowe z dużym skosem, uzupełnione płetwą grzbietową.

Usterzenie poziome wyróżnia się dużym wzniosem.

Stery odciążone rogowo i wyposażone w klapki wyważające.

Podwozie trójkołowe chowane hydraulicznie w locie. Koła główne są zawieszone wahaczowo.

Do napędu samolotu zastosowano silniki turbinowe Garrett-AiResearch TPE-331-8-401 o mocy 620 KM każdy.

Śmigła trójłopatowe, metalowe, przestawialne i ustawiane w chorągiewkę.

Paliwo mieści się w integralnych zbiornikach skrzydłowych.

(J.Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 14,12 m, długość — 11,90 m, wysokość — 4,00 m, pow. nośna — 22,5 m², wydłużenie — 8,9.

Masy: Masa własna — 2 290 kg, masa całkowita (start) — 4 310 kg, obciążenie pow. — 192 kg/m², obciążenie mocy — 3,5 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. (na wys. 4 900 m) — 523 km/h, prędkość przelotowa (na wys. 5 200 m) — 519 km/h, prędkość max. zasięgu (na wys. 10 000 m) — 515 km/h, wznoszenie max. — 12,2 m/s, pułap praktyczny — 10 120 m, zasięg (10 osób, wys. 10 000 m) — 2 150 km, zasięg max. (5 osób, wys. 10 000 m) — 3 400 km.

nasze trasy

O ZWYKŁĄ UCZCIWOŚĆ

Otrzymaliśmy niedawno list, który nas dość mocno poruszył. Ponieważ sprawa dotyczy uczciwości (a właściwie jej braku) w postępowaniu jednego z czytelników przy okazji kontaktowania się z drugim za naszym pośrednictwem, w nadziei na zreflektowanie się winnego — nie wymienimy jeszcze nazwisk obu zainteresowanych stron.

O co chodzi?

Otóż nasz czytelnik, zamieszkały w Gdańsku, zbiera systematycznie kolejne numery „Skrzydlatej Polski", jak również wykonuje i kolekcjonuje modele samolotów z okresu II wojny światowej. Przeczytawszy w jednym z numerów ubiegłorocznych naszego pisma notatkę, w której zagraniczny kolekcjoner oferował wymianę modeli produkowanych w swym kraju na modele innych wytwórni zagranicznych, napisał do niego list, wymieniając mu jakie modele posiada do wymiany i jakie pragnąłby otrzymać w zamian. W odpowiedzi — nadszedł do naszego gdańskiego czytelnika list od jego zagranicznego kontrahenta, w którym jego autor napisał jakie modele mógłby zaoferować i jaki model chciałby z Polski otrzymać. Jak do tej pory więc — wszystko w porządku.

Nasz gdańszczanin wystosował teraz za granicę drugi list, zawiadamiając swego dalekiego kolegę, że wyśle mu model samolotu Corsair F4U firmy Matchbox (cena detaliczna 70 zł), oczekując w zamian na modele samolotów Po-2 i Ła-7.

Na odpowiedź nie czekał długo. Jego korespondent zawiadomił go, iż zgadza się na taką wymianę i poprosił, aby przysłać mu model na nowy adres w związku ze zmianą miejsca zamieszkania.

W dniu 14 grudnia ub. r. gdański modelarz wysłał pocztą za granicę swój model i — zaczął cierpliwie czekać na nadejście obiecanych mu w zamian modeli Po-2 i Ła-7.

Niestety, czeka do dziś. Bezskutecznie. Od grudnia ub. r. wysłał do nowego posiadacza swego Corsaira dwa polecone listy, na nowy i stary adres, z zapytaniem co ma oznaczać tak długa zwłoka z wysyłką modeli. Odpowiedzi na nie — również nie dostał.

Napisał więc teraz do nas. Na poparcie swych słów załączył pocztowy dowód nadania przesyłki (opłata 41 zł) i poświadczenie przejścia jej przez urząd celny.

O swym zagranicznym kontrahencie pisze tak: „Nic nie wskazuje, aby był on uczciwym modelarzem, dlatego proszę Cię, droga Redakcjo, abyś w miarę możności poruszyła tę sprawę na łamach „Skrzydlatej". Niech to będzie ostrzeżeniem dla innych modelarzy, aby wystrzegali się nieuczciwości".

Przykra sprawa. Zagraniczny modelarz postąpił bardzo nieuczciwie, można nawet powiedzieć, że perfidnie. Z całym spokojem, planowo pozyskał zaufanie młodego entuzjasty modelarstwa, doprowadzając korespondencyjnie sprawę wymiany do punktu, w którym rzeczywiście nic już nie pozostawało gdańszczaninowi, jak z zaufaniem czekać na obiecane modele.

Rzecz bowiem — polega tutaj na zaufaniu. Polskiemu modelarzowi nawet nie zakiełkowała w głowie myśl, że może być nabrany. Gdy się weźmie jeszcze pod uwagę autorytet „Skrzydlatej", na łamach której zamieścił swą ofertę modelarz z zagranicy — sprawa jest najzupełniej jasna: gdański modelarz miał pełne moralne prawo oczekiwać uczciwości od swego kontrahenta. Inaczej — nie do załatwienia w ogóle byłaby każda inna sprawa, akcja, transakcja.

Wiemy, że ów nieuczciwy modelarz czytuje nasze pismo. Wzywamy go do doprowadzenia sprawy wymiany do końca. **(z)**

listy

NAZWA — KRYPTONIM

Szanowny Panie Redaktorze!

W 38 n-rze „Skrzydlatej Polski" z ub.r. Janusz Kędzierski zamieścił artykuł pt. „Polska lotnicza broń pokładowa". Autor wspomina o broni kalibru 20 mm, wkm-ie konstrukcji inż. Jurka, o którym w „Skrzydlatej" zamieszczało swe wypowiedzi kilku czytelników, między innymi piszący te słowa. „Wszelkie wymienione tu prace i konstrukcje traktowane były jako tajne — pisze w ostatnim zdaniu swej pracy J. Kędzierski — a ich wyniki oraz osiągnięcia nie były przed wojną ogłaszane". Po wojnie jednakże o broni tej, poza wzmiankami w wydawnictwach wspomnieniowych, można znaleźć mniej lub bardziej wyczerpujące dane w literaturze specjalistycznej. Wymienia je znakomity polski ekspert i konstruktor broni małokalibrowej prof. Piotr Wilniewczyc (współtwórca pistoletu automatycznego VIS i maszynowego MORS) w swej książce „Broń samoczynna", można je także znaleźć w innych publikacjach.

Dane dotyczące tej broni różnią się między sobą w publikacjach, niekiedy nawet dość znacznie. Dotyczy to ciężaru broni, długości lufy, teoretycznych i praktycznych szybkostrzelności, zgodnie natomiast podają nazwę broni: najcięższy karabin maszynowy (nkm) FK wz. 38 kal. 20 mm. Określa go się raz jako broń strzelecką — karabin, innym razem jako broń artyleryjską — tzn. działko, czasem nawet podaje się obydwie nazwy kwalifikacyjne jednocześnie.

Janusz Kędzierski w swej pracy, oprócz interesujących danych o konstrukcjach inż. Jurka, zamieścił kilka stwierdzeń w żadnej z dotychczasowych publikacji o przedmiocie nie zamieszczanych, nie zawsze chyba należycie udokumentowanych, przyczyniając się w ten sposób do dalszego zaciemnienia sprawy. Wielkokalibrowy karabin maszynowy — wkm — to nazwa powojenna, przed wojną broń ta nosiła nazwę nkm-u, najcięższego karabinu maszynowego i tak też nazwano broń o której mowa. Nie był to też model PWU wz. 38 jak pisze, ale nkm kal. 20 mm wz. 38 FK. Produkowany był w warszawskiej Fabryce Karabinów i do września 1939 r. podobno wytworzono około 50 egzemplarzy tej broni. W skład Państwowych Wytwórni Uzbrojenia (PWU) wchodziły, jak mi wiadomo, Państwowa Fabryka Karabinów w Warszawie oraz Państwowa Fabryka Broni Ręcznej w Radomiu — przyznam, że nie słyszałem o wytwórni uzbrojenia Zieleniecklego w Krakowie. Może chodzi tu o Polskie Zakłady Babcock Zieleniewski S.A., dawny W. Fitzner i K. Gamper S.A. z Sosnowca, ale zakłady te, produkując konstrukcje żelazne i armatury, mogły co najwyżej dostarczać podstawy do broni.

Udało mi się nawiązać kontakt z autorem książki „Podziemna zbrojownia", dziś już nieżyjącym prof. Franciszkiem J. Pogonowskim, byłym szefem Biura Studiów w Fabryce Amunicji w Skarżysku, gdzie pod jego kierownictwem opracowywano amunicję przeciwpancerną i przeciwlotniczą do najcięższego karabinu maszynowego kal. 20 mm wz. 38 FK.

Z posiadanej korespondencji wynika, że amunicja przeznaczona do broni powyższego typu była wzoru artyleryjskiego, tzn. miała miedziany pierścień wiodący, czuły zapalnik w czubie w odmianie przeciwlotniczej, zapalnik denny w pociskach przeciwpancernych i znaczny ładunek materiału kruszącego. „Zapalniki do pocisków dla celów napowietrznych miały wielką czułość — pisze profesor. — Próbowane były w ten sposób, że przy strzelaniu do ekranów papierowych ustawionych w odległości co 10 cm pocisk winien był wybuchać po przejściu pierwszego ekranu". W innym miejscu pisze: „Komora nabojowa lufy używanej przy próbach była dostosowana do pocisków z pierścieniem wiodącym, a więc nie można było z niej strzelać pociskami typu strzeleckiego. Dla nas nie było żadnej wątpliwości, że było to działko, a nie broń strzelecka. Tu muszę dodać, że broń ta z amunicją bez materiału wybuchowego byłaby mało skuteczna. Opracowanie amunicji i warunków technicznych oraz warunków odbiorczych w Biurze Studiów zakończone zostało w pierwszych miesiącach roku 1939. Prace te były traktowane jako ściśle tajne i nikt prócz kilku osób ściśle związanych z jej opracowaniem nie miał do niej wglądu. Podobnie było i z bronią w Fabryce Karabinów".

Motywy jakimi kierowano się przy nadawaniu broni nazwy niezgodnej z istotnymi jej cechami prof. Pogonowski wyjaśnił następująco: „Nazwa nadana tej broni przez Instytut Techniczny Uzbrojenia — 20 mm najcięższy karabin maszynowy — była kryptonimem pozorującym, że jest to jakoby broń strzelecka, coś w rodzaju 13 mm ckm-u Hotchkiss o powiększonym kalibrze. W ten sposób ta broń byłaby w pewnym stopniu bronią zaskoczenia. Stąd też powstały i obecne wątpliwości co do charakteru omawianej broni. Prof. Wilniewczyc... oparł się widocznie na tej ludzącej oficjalnej nazwie i zakwalifikował ją jako broń strzelecką. Broń ta wprowadzona była na uzbrojenie w bardzo niewielkiej ilości tuż przed wybuchem wojny. Prof. Wilniewczyc nie mógł wiedzieć o jej prawdziwym charakterze".

Wzorem dla polskiego działka 20 mm FK wz. 38 była prawdopodobnie armatka samoczynna 20 mm Oerlikon konstrukcji szwajcarskiej. Ma ona zamek niezaryglowany z otwarciem nieopóźnionym, co w konsekwencji daje bardzo prostą konstrukcję i niezawodne działanie, zwłaszcza gdy się uwzględni moc naboju tak dużego kalibru. Na tej zasadzie oparto automatykę większości znanych pistoletów maszynowych, prostota których pozwoliła na wytwarzanie w skromnych warunkach polskiego podziemia (pistolet „Błyskawica" wzorowany na angielskim Stenie) zupełnie udanych egzemplarzy broni strzeleckiej.

Szwajcarski Oerlikon był wytwarzany także w Niemczech, w odmianie „FF".

Działko polskie miało najwyższą szybkostrzelność spośród modeli innych państw, jak duński Madsen, wspomniany Oerlikon oraz Solothurn. Jego pociski, z racji długiej lufy broni, nadającej znaczną szybkość, charakteryzowały się dużą zdolnością do przebijania pancernych blach. Broń miała być produkowana w wersjach dla broni pancernej (A), C — dla lotnictwa myśliwskiego i obrony przeciwlotniczej i przeciwpancernej. Próby z amunicją dla broni tego typu przeprowadzano na poligonie C.B.Bal. w Zielonce pod Warszawą w kwietniu czy nawet maju 1939 r. Jest więc rzeczą zrozumiałą, że do dnia wybuchu wojny przemysł nie był w stanie dostarczyć ani wystarczającej ilości broni tego typu ani amunicji do niej.

Myślę, że informacje te nie zaciemnią obrazu dotyczącego fragmentu dziś już jedynie historii naszego przemysłu wojennego oraz niewątpliwych osiągnięć polskich fachowców.

Tadeusz J. Drewnik

Rys. W. Fuglewicz

poczta lotnicza

PRENUMERATA

Leon Matuszewski — Łódź. Chcąc bez kłopotu, regularnie otrzymywać „Skrzydlatą Polskę", najlepiej ją zaprenumerować. Prenumeratę przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25.XI. — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Adresów instytucji zagranicznych — nie podajemy.

ZUA

Tadeusz Białaniewicz — Grajewo. W sprawie poruszonej przez Paną radzimy zwrócić się do Zakładu Usług Agrolotniczych WSK Warszawa-Okęcie, Al. Krakowska 110/114, lub do oddziału ZUA w Olsztynie.

WYCZERPANE

Tomasz Baranowski — Radom. Książki: „Przegląd samolotów bombowych" — Pawła Elsztelna i „Przegląd samolotów myśliwskich" — Janusza Wojciechowskiego są już, niestety, dawno wyczerpane i nigdzie nie można ich nabyć.

CSH

Zdzisław Kaczmarek — Kamieniec. Podajemy adres Centralnej Składnicy Harcerskiej: ul. Marszałkowska 82/84, 00-517 Warszawa.

SZKOLENIE

Wiesław Wruck — Tuchola. Radzimy zainteresować się Szkołą Chorążych Wojsk Lotniczych w Dęblinie. Na kurs 3-letni przyjmuje się tam kandydatów spośród absolwentów zasadniczych szkół zawodowych. Artykuł na ten temat zamieściliśmy w „SP" nr 3 z br.

Grzegorz Balewski — Kowalewo. Warunkiem przyjęcia na szkolenie szybowcowe jest ukończenie 16 lat życia i uczęszczanie do szkoły średniej (lub jej ukończenie). By jednak odbyć szkolenie podstawowe w powietrzu latem, należy zgłosić się do aeroklubu odpowiednio wcześniej — już w okresie jesienno-zimowym, aby przejść szkolenie teoretyczne. Adres Aeroklubu Pomorskiego: Rynek Staromiejski 10, 87-100 Toruń, adres Aeroklubu Bydgoskiego: ul. Biedaszkowo 30, 85-157 Bydgoszcz.

Zenon Biestek — Zamość. Do służby w wojskach powietrzno-desantowych kandydaci zgłaszają się ochotniczo, deklarując swój zamiar w Wojskowej Komendzie Uzupełnień.

Ryszard S. — Kluczbork. Z ukończoną szkołą zawodową można starać się o przyjęcie w aeroklubie na szkolenie spadochronowe. Adres Aeroklubu Opolskiego: Pl. Mickiewicza 4, 45-369 Opole.

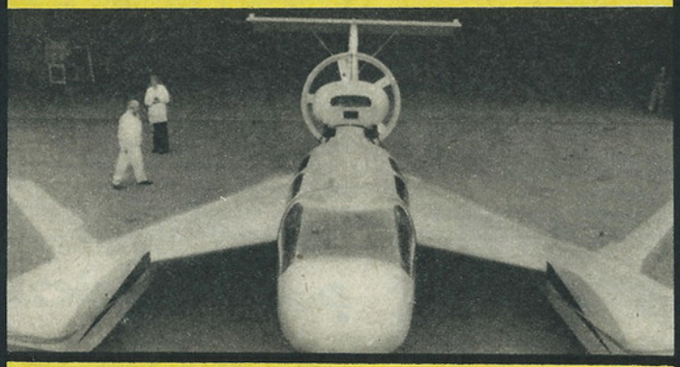
WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa – Książka – Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 156 zł, półrocznej — 78 zł, kwartalnej — 39 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa – Książka – Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa – Książka – Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa – Książka – Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podonych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 3.VI.1977. F-89. Zam. 1819. INDEKS 37606.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

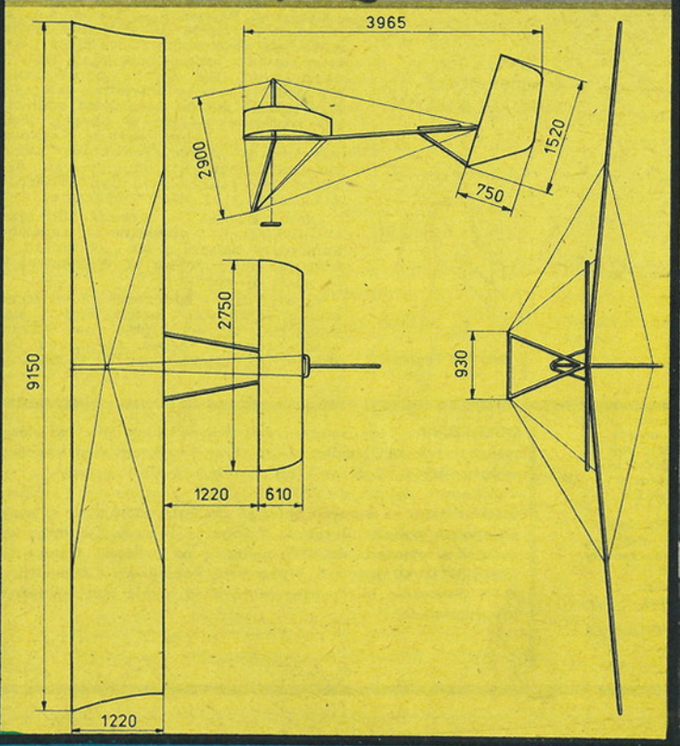
EKRANOLOT

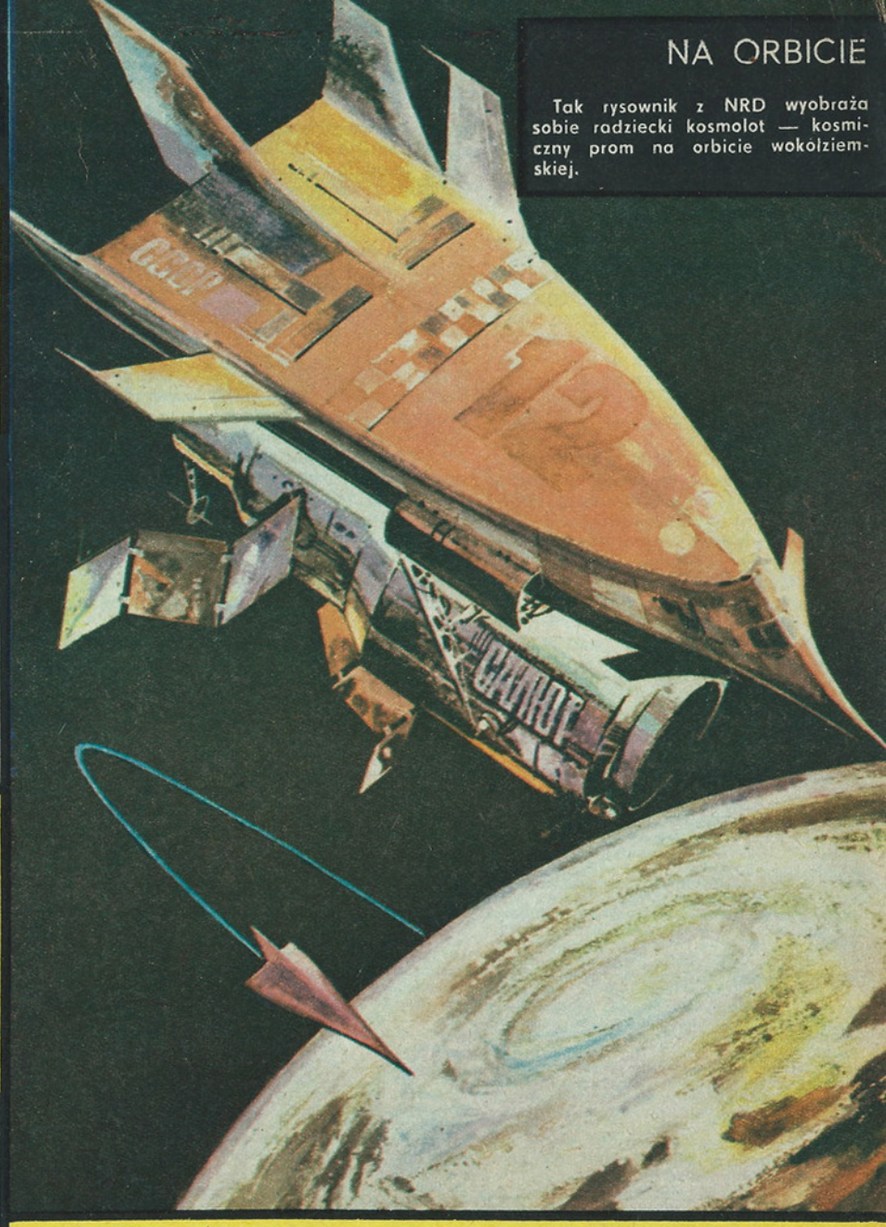
Nowy 6-miejscowy ekranolot X-114 rozpoczyna próby. Ma to być w przyszłości ekonomiczny środek transportowy łączący cechy samolotu i statku morskiego.



LOTNIA-SZTYWNOPŁAT

Lotnia – sztywnopłat „Quicksilver-B". Rozpiętość – 9,15 m, długość – 3,97 m, wysokość – 2,90 m, cięciwa – 1,22 m, pow. płata – 11,0 m², pow. statecznika poziomego – 1,6 m², pow. statecznika pionowego (steru) – 1,0 m². Masa własna – 26 kg, masa całkowita – 120 kg. Doskonałość – 8, opadanie – 1,4 m/s. Prędkość przeciągnięcia – ok. 20 km/h, prędkość optymalna – 10 m/s, prędkość max. – 15 m/s. Na lotniach tego typu osiągnięto pułap 1 200 m (z krążeniem w kominie termicznym) oraz czas trwania lotu – 2 h. Konstrukcja z rur duralowych, cięgła – stalowe, pokrycie – dakron stabilizowany. Sterowanie – ruchami ciała pilota oraz sterem kierunku. Opis lotni nadesłał Stanisław Słowiaczek.



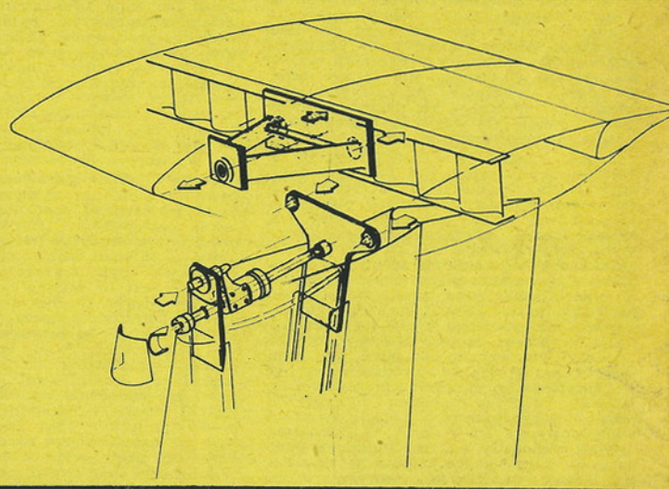


NA ORBICIE

Tak rysownik z NRD wyobraża sobie radziecki kosmolot — kosmiczny prom na orbicie wokołziemskiej.

USTERZENIE „T"

Interesująco rozwiązane zamocowanie statecznika poziomego (układ T) w szybowcu CS-77 „Astir", usuwające zbędne luzy. Warto dodać, że w poprzedniej wersji szybowca ten właśnie element konstrukcji sprawiał pilotom wiele kłopotów, zwłaszcza w locie z dużą prędkością. Jednocześnie zmieniono profil statecznika pionowego.

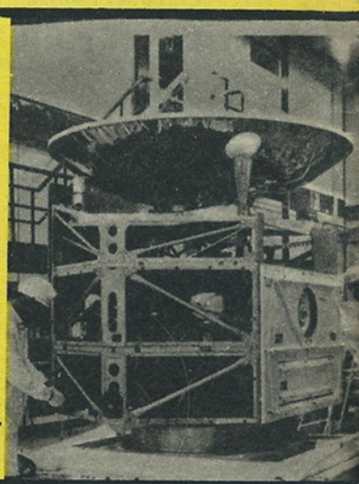


TERMOWIZJA W LOTNICTWIE

Urządzenie termowizyjne na pokładzie śmigłowca turbinowego „Lama". Jest ono używane w Szwecji i Kanadzie do wczesnego wykrywania z powietrza pożarów lasów.

SATELITA NAWIGACYJNY

Tak wygląda sztuczny satelita nawigacyjny ESA-MAROTS o masie 466 kg, który ma być wprowadzony na orbitę w 1978 r.



Zdjęcia i rysunki: „Flight", „Aerokurier", Eipper-Formance, „Jugend + Technik", „Flug-Revue".